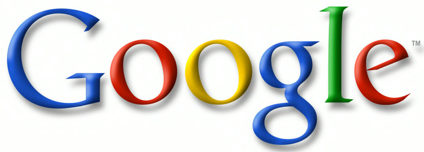
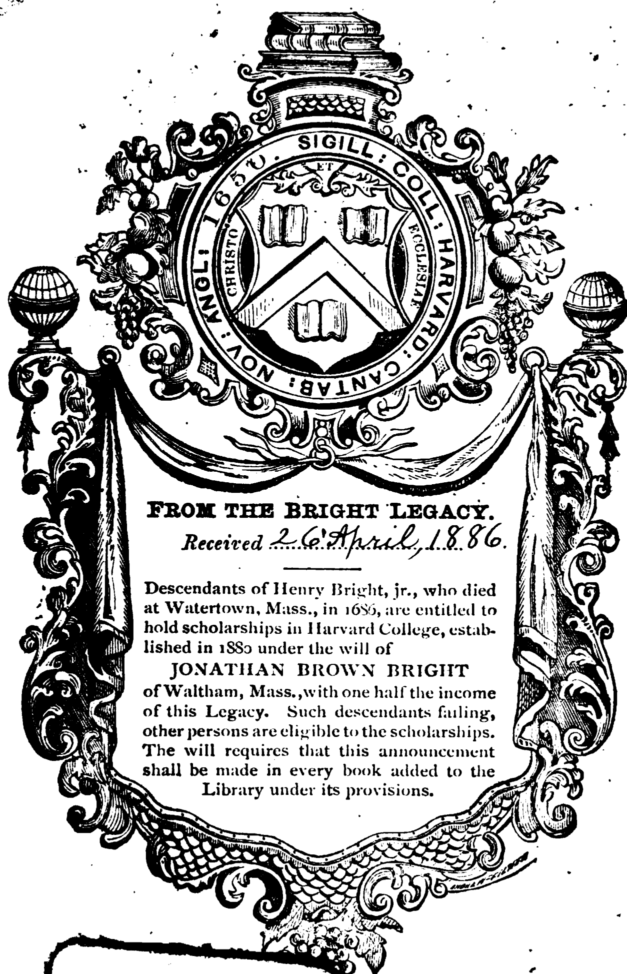



SIGILL: COLL: HARVARD: CANTAB: NOV: ANGL: 1650.
CHRISTO ET ECCLESIAE
FROM THE BRIGHT LEGACY.
Received 26 April, 1886.
Descendants of Henry Bright, jr., who died at Watertown, Mass., in 1686, are entitled to hold scholarships in Harvard College, established in 1880 under the will of
JONATHAN BROWN BRIGHT
of Waltham, Mass., with one half the income of this Legacy. Such descendants failing, other persons are eligible to the scholarships. The will requires that this announcement shall be made in every book added to the Library under its provisions.



L'ANNÉE MARITIME

AVIS

Les personnes qui s'intéressent à l'*Année maritime* sont priées de vouloir bien adresser les communications qu'elles auraient à faire, à l'auteur, 70, rue de Miroménil, à Paris.

Il sera rendu compte, dans le huitième volume de l'*Année maritime,* de tout ouvrage concernant l'art naval, la politique générale, le droit maritime, et la colonisation, paru en 1883 et en 1884, dont il aura été adressé un exemplaire à l'auteur.

Le Havre. — Imprimerie Brenier et Cᵉ, rue Beauverger, 2.

L'ANNÉE MARITIME

REVUE DES ÉVÉNEMENTS

QUI SE SONT ACCOMPLIS

DANS LES MARINES FRANÇAISE ET ÉTRANGÈRES

POLITIQUE GÉNÉRALE ET DROIT MARITIME INTERNATIONAL

ORGANISATION GÉNÉRALE — BUDGETS — PERSONNEL — ARMEMENTS

CONSTRUCTIONS NAVALES — ARTILLERIE

TORPILLES — NAVIGATION — MARINE MARCHANDE

par Henri DURASSIER

Ancien Secrétaire du Ministre de la Marine

VII° ANNÉE — 1882

(Compte-rendu détaillé des opérations maritimes de l'expédition d'Egypte d'après les documents officiels.)

PARIS

CHALLAMEL AINÉ, ÉDITEUR

Chargé de la vente

DES CARTES, PLANS ET INSTRUCTIONS DU DÉPOT DE LA MARINE

5, RUE JACOB, 5

1884

PRÉFACE

L'expédition des Anglais en Egypte, celle des Français au Tonkin et à Madagascar, les négociations relatives à la protection du canal de Suez et à sa neutralisation, tels sont les faits qui forment la matière principale de la revue rétrospective contenue dans le présent volume. Ces faits, quoique déjà un peu loin de nous, n'ont rien perdu de leur intérêt. Bien au contraire, ce qui se passe aujourd'hui en Egypte, sur le Fleuve-Rouge et à Madagascar, leur donne comme un regain d'actualité. Nous avons eu soin, d'ailleurs, pour relier le passé au présent, de résumer dans de nombreuses notes, la situation ou l'évolution des événements au moment de l'impression de l'*Année maritime*.

Nous continuerons de procéder ainsi pour les volumes suivants.

Il règne toujours, dans les différentes marines, une grande incertitude en matière de constructions navales. Les brillants succès remportés sur la *cuirasse* par le *canon* semblaient, un moment, avoir simplifié le problème naval, mais les bateaux-torpilleurs, les torpilles, les canons-revolvers, sont bientôt venus hérisser le problème de nouvelles inconnues. Bien audacieux serait celui qui prétendrait dire ce que produira le choc de ces différents engins dans un combat entre deux puissances maritimes de premier ordre. Le voile s'épaissit de plus en plus. Un point paraît acquis cependant, c'est que les ingénieurs ont atteint dans les cuirassés qui forment la moyenne

des flottes de guerre, le maximum des dimensions compatibles avec les qualités évolutives indispensables. L'expérience des colosses italiens semble avoir prononcé sur ce point d'une façon définitive. Les combinaisons qui ont présidé à la construction du *Polyphemus*, bélier-torpilleur, que nous avons eu l'occasion de visiter à Chatham avec le regretté amiral Pierre, sont également condamnées. Aussi, ne pouvant faire chaque jour du nouveau, les ingénieurs s'appliquent à perfectionner le cuirassé dans ses détails, à le doter du maximum de vitesse et d'agilité, à lui faire consommer le moins de combustible possible, etc... Le bateau-torpilleur, à la fois auxiliaire et adversaire des escadres cuirassées, occupe une place de plus en plus grande dans l'effectif des flottes. L'Allemagne, en particulier, construit beaucoup de ces navires qu'elle destine à la défense de son littoral. De même, elle apporte une application spéciale à l'exécution des *manœuvres combinées* entre l'armée de terre et l'armée de mer. En artillerie, l'usine Krupp a créé avec le *canon à pivot* une des productions les plus originales qu'on ait eu à signaler depuis longtemps. L'Angleterre continue la transformation de ses pièces-bouches en canons à chargement par la culasse. La marine russe, depuis la destitution de l'amiral Popoff, reçoit une direction plus énergique qui atteste l'intention d'adopter une politique d'expansion maritime. L'Amirauté s'occupe de la création d'une flotte cuirassée dans la mer Noire, du renforcement de l'escadre de la Baltique, de la création d'un service de communications régulières par bâtiments de la marine militaire avec l'établissement asiatique de Vladivostock. L'Espagne se réveille et se montre décidée à renforcer sérieusement sa marine de guerre. L'Italie continue à prétendre à la suprématie maritime dans la Méditerranée.

L'expédition d'Egypte a suscité dans les cercles maritimes, au moment où l'on apprit que l'Angleterre s'était décidée à agir, une très vive curiosité. Il était intéressant, en effet, pour les gens du métier, de voir comment la « reine des mers » s'y prendrait pour mener à bien

une pareille entreprise. Sans doute, chacun avait compris d'avance que le plan général de l'Amirauté et du War-Office consisterait à baser l'action des forces navales que l'Angleterre entretient dans la Méditerranée et dans la mer des Indes, sur ce chapelet de forteresses et de positions, qui, en partant de Gibraltar et en passant par Malte, Chypre, Perim, Aden, les Laquedives, Ceylan et les îles Adaman, relient la Grande-Bretagne à son empire de l'Inde. Mais ce qui piquait surtout la curiosité, c'était de connaître les voies et moyens auxquels nos voisins d'Outre-Manche auraient recours pour mobiliser rapidement les troupes et l'immense matériel des deux corps expéditionnaires envoyés d'Angleterre et de l'Inde. De résistance, d'engagement naval proprement dit, on n'en pouvait prévoir de la part de l'Egypte, dont la marine était absolument négligeable. Toutefois, des complications pouvaient surgir, la flotte britannique pouvait se trouver en présence de cette éventualité tant redoutée en Angleterre, ainsi que nous avons eu plusieurs fois à le constater, c'est-à-dire en présence d'une coalition de plusieurs marines étrangères. Il fallait prendre de sérieuses précautions, ne fût-ce que pour triompher de la résistance que l'armée et les forteresses égyptiennes pouvaient opposer au débarquement des troupes anglaises.

Un combat entre des batteries de côtes et une escadre au large, surtout lorsque cette escadre est l'escadre anglaise de la Méditerranée, semblait devoir présenter un grand intérêt. Un pareil événement pouvait fournir une occasion de constater, dans les conditions de la guerre réelle, et non plus par les procédés empiriques et toujours douteux des expériences ou des simulacres de combat effectués en temps de paix, l'action balistique de la nouvelle artillerie contre les remparts. Il aurait permis de vérifier s'il est bien établi que les remblais de terre constituent un meilleur mode de protection contre la grosse artillerie moderne que les ouvrages en maçonnerie, de résoudre plusieurs problèmes et, entre autres, celui si souvent débattu dans les marines, de savoir auquel des deux adversaires, de la batterie de côte, bien protégée mais présen-

tant un point fixe au tir de l'ennemi, ou du cuirassé qui offre des points vulnérables, mais que sa mobilité rend difficile à viser, restera l'avantage dans un duel d'artillerie.

L'expédition des Anglais n'a pas tenu ces promesses : les enseignements qu'elle peut offrir, au point de vue maritime du moins, sont bien au-dessous de ce qu'on en attendait. Elle n'a présenté aucune des péripéties classiques de la guerre de côte. Le débarquement s'est opéré sans encombre ; il n'a pas constitué, comme pour nos marins à Sfax, où il s'est effectué sous le feu meurtrier d'un ennemi bien retranché, une brillante et périlleuse opération qu'il y a du mérite à avoir combinée et menée à bien. Les défenseurs du littoral égyptien n'ont même pas songé à employer l'engin que commandaient les circonstances : la torpille, arme naturelle du faible contre le fort.

Le bombardement d'Alexandrie, dont l'exagération ou la mauvaise direction confine à la barbarie et qui a été le signal du sac, de l'incendie et de la ruine de la plus belle ville du Levant, est le fait saillant de l'expédition. Mais ce fait n'est pas plus à l'honneur de l'artillerie navale de la nation qui passe pour la première puissance maritime du monde, qu'il n'est à l'honneur de la politique du peuple qui a des prétentions à l'influence civilisatrice.

Ainsi qu'on le verra plus loin, l'intérêt des opérations effectuées devant Alexandrie ne porte pas sur l'action réciproque des belligérants, sur les incidents de la canonnade qu'ils échangèrent, puisqu'à proprement parler, il n'y a pas eu duel d'artillerie, mais uniquement sur le tir des bâtiments anglais. Le bombardement d'Alexandrie n'a presque été qu'une simple expérience d'artillerie navale, un simple exercice de tir, de même que l'affaire de Tell-el-Kebir n'a pas eu beaucoup plus d'importance qu'un exercice de grandes manœuvres. Les résultats du tir de l'artillerie anglaise sont peu glorieux. Les canons de 80 tonnes n'ont pas produit les ravages qu'on en attendait ; deux des pièces de l'*Alexandra* ont éprouvé des accidents qui semblent attester une sérieuse défectuosité dans les

procédés de fabrication ; enfin, pour ce qui est des obus, la proportion des ratés a été véritablement considérable.

En ce qui concerne la mobilisation du corps expéditionnaire, l'Angleterre semble s'être inspirée des procédés auxquels la France dût recourir lors de l'expédition de Tunisie. De même que nos colonnes furent composées de troupes d'Algérie habituées au climat africain, lesquelles furent remplacées dans la colonie par des troupes envoyées de la métropole, de même les Anglais employèrent de préférence les troupes acclimatées qui tenaient garnison dans les places de la Méditerranée et envoyèrent d'Angleterre des bataillons de remplacement.

Une question qui se relie étroitement aux événements dont l'Egypte a été le théâtre est celle du canal de Suez. On peut même dire que l'objectif véritable de l'Angleterre dans l'expédition égyptienne était la prise de possession de cette importante voie maritime, la seule qui la mette rapidement en communication avec son empire indien.

Aussi, ce qui n'est pas moins intéressant que le compte-rendu des opérations militaires effectuées par l'Angleterre pour s'emparer de l'Egypte, c'est le récit des manœuvres parallèles de sa diplomatie en vue d'éluder les obstacles ou les résistances que l'Europe pouvait lui opposer dans une question d'un caractère international comme celle du canal de Suez. Cette campagne diplomatique de l'Angleterre qui, sentant que ses forces militaires ne seraient peut-être pas à la hauteur des nécessités, se rapprocha tantôt de la France, tantôt de l'Italie pour tâter le terrain et tâcher d'obtenir, si c'était possible, le concours d'un corps expéditionnaire qui l'aiderait à pousser ses desseins en Egypte, les ruses et les souplesses dont elle fit preuve pour éviter de se laisser engrener dans la perfide procédure de la Conférence où M. de Bismarck voulait la broyer, l'habileté avec laquelle elle sut se tenir à la fois suffisamment rapprochée et suffisamment à l'écart du congrès européen pour ne pas aliéner sa liberté d'action et ne pas rompre avec les puissances, le subit coup de vigueur (qui

n'était au fond qu'un coup de théâtre) auquel elle eut recours en bombardant Alexandrie pour jeter de la poudre aux yeux de l'Europe et terroriser les Egyptiens contre lesquels elle savait que ses meilleures et plus réelles armes seraient les livres sterling, tous ces stratagèmes, toutes ces manœuvres, qui laissent apercevoir les pieds d'argile du colosse, sont des plus intéressantes à observer.

Une moralité s'en dégage, c'est de montrer à quel résultats positifs on peut parvenir avec des moyens d'action restreints, quand on sait les mettre en valeur par de la décision et de l'esprit de suite. Combien il est regrettable que la voix prophétique de M. Gambetta n'ait pas été écoutée ou que tout au moins la Chambre ne se soit pas ralliée au projet de protection du canal de Suez présenté en dernier lieu par M. de Freycinet. Nous n'aurions pas perdu le bénéfice des efforts séculaires de notre politique en Orient. Le *condominium*, que l'Angletrere ne cherchait qu'une occasion de rompre, et que notre abstention lui a si maladroitement fournie, lierait encore son action et ses droits aux nôtres, et nous ne serions pas exclus, comme nous le sommes de jour en jour davantage, de l'administration d'un pays où nous avons à sauvegarder les plus grands intérêts moraux et matériels.

Les difficultés que l'Angleterre rencontre actuellement semblent donner raison aux adversaires de la politique d'intervention. Il en est qui se consolent de notre influence perdue dans la vallée du Nil, en songeant aux complications de l'heure présente. Mais ceux-là perdent de vue que ces complications sont précisément le résultat de notre abstention, de notre élimination. Le contrôle anglo-français, qu'il fallait maintenir à tout prix, était et est encore le meilleur moyen d'assurer la pacification et la prospérité de l'Egypte.

Les événements dont l'Egypte est aujourd'hui le théâtre ne confirment-t-ils pas les réflexions que nous avons maintes fois faites sur la faiblesse intime de l'Angleterre, sur la disproportion existant entre ses appétits de domination coloniale et les moyens militaires qu'elle possède pour les satis-

faire. « Le génie essentiellement commercial de l'Angleterre, disions-nous, il y a quatre ans, est exclusif des lourds sacrifices qu'exige l'entretien d'un puissant appareil militaire. De plus, l'étendue de son empire colonial et le grand nombre de ses navires de commerce, qui ont fait sa prospérité économique, seraient peut-être, en cas de guerre, une cause de défaite. L'Angleterre est vulnérable dans chacune de ses colonies, disséminées sur tous les points du globe, et cette situation lui imposerait une tactique de dispersion de ses forces alors que la concentration est plus que jamais nécessaire. » Les canons de sa flotte ont renversé les remparts d'Alexandrie, son or a vaincu Arabi-Pacha, mais cette politique de poudre aux yeux, d'expédients momentanés, n'a pas conjuré les difficultés de la situation. Où en est cette fameuse réorganisation de l'administration égyptienne à laquelle les Anglais devaient consacrer tous leurs efforts au lendemain de la victoire ? Et cette belle devise : *L'Egypte aux Egyptiens*, arborée comme le drapeau de la délivrance, comment s'y sont-ils conformés, sinon en la traduisant par cette formule plus conforme à leur génie égoïste : *L'Egypte aux Anglais ?*

La ruine que l'Angleterre a déchaînée à Alexandrie s'est étendue sur l'Egypte entière. Le désordre, l'insécurité sont à leur comble sur la terre des Pharaons. Un adversaire s'est levé, dans le Madhi, un adversaire qui sera peut-être moins corruptible que le héros de Tell-el-Kébir, et qui a déjà infligé aux troupes anglo-égyptiennes des défaites qui rappellent les échecs sanglants subis chez les Boers, les Basoutos et les Zoulous. En présence des difficultés et des complications dont elle se sent menacée, la pratique Angleterre n'a qu'une préoccupation, faire la part du feu. Elle déserte sans vergogne la mission de défense, de réorganisation de l'Egypte qu'elle s'était bruyamment arrogée [1].

---

(1) Cette préface était écrite avant que l'Angleterre ne se fût décidée à soumettre la question financière égyptienne à l'examen de l'Europe. Cet événement, loin de contredire nos conjectures et nos appréciations sur les dispositions et les visées de l'Angleterre, les confirme au contraire. De même qu'au point de vue militaire, l'Angleterre cherche à se décharger de ses embarras dans le Soudan, en faisant appel aux Abyssins, de même au point de vue diplomatique, elle invoque le concours de l'Europe pour

Battue dans le Haut-Nil par les bandes du Madhi, qui semble devoir être un nouvel Abd-el-Kader, elle a donné à ses soldats l'ordre de se replier sur les rives de la mer Rouge. Il ne lui en coûte pas de se rapprocher de ses anciens ennemis, les Abyssins, qu'elle cherche à opposer aux entreprises des Soudanais. L'amiral Hewett, commandant des forces navales dans le golfe Arabique, n'a-t-il pas été chargé de négocier la coopération du roi Jean (1) avec les forces anglaises, contre l'insurrection musulmane du Soudan.

Comme on le voit, l'Angleterre fuit devant la tempête ; elle cherche à s'engager elle-même le moins possible militairement en Egypte. N'ayant pas l'instrument nécessaire des longues et coûteuses expéditions militaires, elle s'efforce, suivant sa tactique traditionnelle, d'obtenir le concours d'un allié bénévole, et se rapproche du terrain sur lequel elle peut et a intérêt à dominer : *la mer Rouge, le canal de Suez*. Il est possible qu'à l'heure qu'il est, elle ait pris son parti de l'abandon de l'Egypte, et qu'elle soit déterminée à s'en tenir à la possession d'Alexandrie, de Damiette, de Port-Saïd sur la Méditerranée ; de Suez, de Souakim et de Massouah sur la mer Rouge. L'occupation de ces points essentiels, complétée par le raffermissement de son influence en Abyssinie et le renforcement de ses troupes au Caire, placerait sous sa domination les abords et le parcours du canal de Suez, et ajouterait de nouvelles étapes à celles de Gibraltar, de Malte, de Chypre, d'Aden et de Perim, qui marquent, à travers la Méditerranée et la mer Rouge, la route des Indes.

Cette politique de limitation, de concentration, est sage. Elle est imposée à l'Angleterre, non pas seulement par l'insurrection musulmane qui désole actuellement le Soudan égyptien, mais encore par l'attitude de l'Europe.

---

l'aider à résoudre les difficultés de la situation intérieure de l'Egypte. Cette tactique est habile en ce sens que l'Angleterre prend ainsi les devants du Congrès européen organisé contre elle par l'Allemagne et qu'elle sait ne pouvoir éviter. Elle limite le champ du débat et sonde les dispositions de chacun de ses adversaires.

(1) Le roi Jean aurait posé comme condition la franchise du port de Massouah et la cession d'un territoire égyptien limitrophe de ses états.

La *Gazette de la Croix* du 2 mars dernier entrevoyait comme conséquence nécessaire de la prise de possession de l'Egypte par l'Angleterre, une entente des puissances continentales pour faire échec à la prépondérance maritime, commerciale et financière de cette nation. L'alliance austro-allemande devait, suivant la feuille allemande, servir de noyau, et la Hollande, la Suisse, d'autres nations ne tarderaient pas à s'y rattacher. La *Gazette de Cologne* donnait, de son côté, à entendre que la réalisation complète des visées britanniques ne saurait se produire sans que l'Europe ait à dire son mot. « Quant à l'Egypte, disait le *Journal de Saint-Pétersbourg*, la Russie ne prendra aucune initiative. L'Angleterre a de tout temps reconnu le *caractère européen* de la question égyptienne. La solution de cette question ne peut, par conséquent, résulter que d'une entente entre toutes les puissances. » Le *Nouveau Temps*, de Saint-Pétersbourg, reconnaissait que les conditions actuelles du gouvernement britannique, en présence des événements du Soudan, ne sauraient soulever aucune difficulté diplomatique. Mais une fois la campagne du Soudan terminée, l'Europe reprendra son rôle. Enfin, le *Morning Post* recevait dernièrement, de Vienne, des informations qui confirmaient les dispositions de la Russie. Suivant le correspondant du journal anglais, le cabinet de Saint-Pétersbourg se réserverait, le moment venu, de faire appel à une nouvelle réunion de la Conférence de Constantinople, pour le règlement des affaires d'Egypte. »

L'Angleterre est parvenue, en 1881, à éviter le piège que lui tendait M. de Bismarck en cherchant à faire déférer la question égyptienne à la conférence de Constantinople. Le chancelier voulait renouveler vis-à-vis de l'Angleterre la tactique qui lui avait si bien réussi contre la Russie au Congrès de Berlin. De même qu'il avait opposé à l'ambition moscovite, une coalition formée de l'Angleterre, de l'Autriche, de la Turquie et de l'Italie, de même il chercha à enrayer l'action de l'Angleterre en Egypte, en lui opposant les puissances jalouses de sa suprématie maritime. « Le concert européen, disions-nous dans notre pré-

cédent volume, qui n'a pu se former sur le *statu quò ante Arabi*, parceque ce n'était là qu'un intérêt restreint et en quelque sorte personnel, pourra se former plus facilement sur une question aussi large que celle du régime à attribuer au canal de Suez. » Nous ne serions donc point éloigné de penser que la principale raison qui a déterminé le gouvernement anglais à renoncer à l'annexion de l'Egypte et à concentrer sa domination sur la bande de territoire que traverse le canal, soit précisément la crainte de cette coalition européenne qui semble s'accuser de plus en plus nettement. Le discours prononcé dernièrement à Derby par sir Harcourt, secrétaire d'Etat à l'intérieur, est très significatif à cet égard. Il ne contient pas seulement une avance indirecte à la France, dont le concours militaire serait naturellement accepté avec reconnaissance ; plusieurs des déclarations qu'il renferme respirent le repentir et la crainte. « L'Angleterre, disait le porte-parole de M. Glasdtone, a déjà un empire assez étendu, et vouloir se charger de l'administration permanente des affaires égyptiennes serait une mesure des plus impolitiques. L'annexion de Chypre a été une grande faute; elle a eu pour conséquence la conquête de Tunis par les Français. Le gouvernement anglais repousse donc tout projet d'annexion, *qui inévitablement lui créerait des embarras internationaux.* »

Le rapprochement de l'Allemagne et de la Russie n'a pas été, on le pense bien, sans causer de vives inquiétudes à l'Angleterre. S'il est une puissance qui ait eu à souffrir des prétentions de l'Angleterre à la suprématie maritime dans la Méditerranée, c'est la Russie, que le traité de Paris a incarcérée dans la mer Noire, que la complicité de l'Allemagne et de l'Angleterre, au congrès de Berlin, a dépossédée de ses victoires en Turquie, au moment où son armée était en marche sur Constantinople. Aussi ne serions-nous point étonné que l'objectif, du moins momentané de M. de Bismark, en se rapprochant de la Russie, ait été de se servir de la rancune de cette puissance contre l'Angleterre, pour faire remettre sur le tapis la question de Suez et, avec elle, la question d'Orient. Ce qui tendrait

à légitimer une pareille conjecture, c'est qu'un des premiers faits qui a suivi la conclusion de l'alliance russo-allemande, a été la marche de l'armée russe sur Mery et l'annexion de la ville et de la province de ce nom à l'empire des Tzars. (1) Il n'est pas douteux que cette expédition a été effectuée avec le consentement, sinon même à l'instigation de l'Allemagne.

Un autre indice qui donne lieu de penser que l'alliance russo-allemande est en partie dirigée contre l'Angleterre, est la nouvelle annoncée par la *Nouvelle Presse libre* et reproduite par plusieurs journaux étrangers, d'après laquelle la Russie serait déterminée à demander à l'Europe l'abr gation de ce qui reste du traité de Paris et notamment de la convention des Détroits du 30 mars 1856, qui limite encore la liberté de la navigation dans la mer Noire, le Bosphore, la mer de Marmara et les Dardanelles. Ainsi qu'on le sait, une partie du traité de Paris a été détruite par la convention de Londres du 13 mars 1871, qui a supprimé les clauses relatives à la neutralisation de la mer Noire. M. de Bismarck ne voudrait-il pas, pour récompenser la Russie de sa docilité à ses vues, lui accorder une compensation en provoquant l'abrogation de l'article 63 du traité de Berlin qui a stipulé, sur les instances de l'Angleterre, le maintien du régime des Détroits? Une pareille abrogation nécessiterait la réunion des puissances signataires du traité en question. Une fois réuni pour trancher une question de droit international maritime, telle que celle des Détroits, le Congrès européen serait naturellement amené (et on n'épargnerait rien pour l'y déterminer) à s'occuper de la question similaire du canal de Suez et des affaires d'Egypte. M. de Bismarck aurait en quelque sorte ressuscité le Congrès de Berlin, renforcé des puissances maritimes et colonisatrices, telles que l'Espagne et la Hollande, qui ont intérêt à la liberté du canal de Suez. Il pourrait infliger de cruelles repré-

(1) Un journal a annoncé tout récemment que la Perse avait cédé le territoire de Sarakhs à la Russie. Ce fait, s'il venait à être confirmé, aurait une grande importance. Merw, Sarakhs, Herat, Kandahar sont les quatre principaux relais de la route conduisant du bassin aralo-caspien aux Indes.

sailles à l'Angleterre et tirer vengeance de l'échec que cette puissance fait subir à sa politique dans la conférence de Constantinople.

Si cette éventualité se réalisait, l'Angleterre devrait hésiter avant de rompre en visière au concert européen, car, cette fois, elle pourrait s'attendre à avoir contre elle la grande majorité des puissances. La France, que sa politique égyptienne, ses hostilités au Tonkin, à Madagascar, etc., lui a indisposée, sera contre elle. Contre elle aussi seront l'Italie, qui rêve la suprématie maritime dans la Méditerranée, et qui voit avec orgueil, dans son comptoir d'Assab, l'embryon d'un empire colonial; l'Espagne, qui a dans ses chairs l'épine de Gibraltar, qui p ssède des colonies au delà du canal, et que la conduite de l'Angleterre à Bornéo a profondément blessee ; la Hollande, pour laquelle le canal de Suez est la route conduisant à ses importantes colonies océaniennes. Quant à la Russie, l'Angleterre peut s'attendre à rencontrer dans cette puissance, impatiente de faire disparaître les derniers vestiges du traité de Paris, et désireuse de s'assurer des communications régulières par la mer Rouge avec son établissement maritime de Vladivostock, une adversaire implacable, qui pourra lui causer les plus grands dommages dans l'Asie centrale. L'Angleterre fera bien de réfléchir avant de maintenir ses arrogantes prétentions à la domination exclusive sur le canal de Suez. La France, qu'elle lèserait dans ses droits et ses intérêts les plus légitimes, ne lui pardonnerait jamais cette usurpation et serait portée plus que jamais, à faire cause commune avec la Russie. Menacé du côté de l'Afghanistan, du Tonkin et de la Cochinchine, l'empire de l'Inde pourrait, un jour, se trouver dans une situation critique.

Sans doute, M. de Bismarck doit avoir à cœur de se venger de l'échec que l'Angleterre a infligé à sa politique en Egypte. Mais le chancelier est un diplomate trop positif pour tout sacrifier à un sentiment, ce sentiment fût-il la vengeance. Si le ministre dirigeant de l'Allemagne a cru opportun de se rapprocher de la Russie, ce qui devait inévitablement avoir pour effet de refroidir l'Autriche à

son égard, c'est que ce refroidissement et ses conséquences cadrent bien aussi avec la politique qu'il a adoptée vis-à-vis de cette dernière nation. Il a fait coup double. Le refoulement de l'Autriche [1] sur le territoire ottoman où, tout en usant ses forces, elle servira de barrière aux invasions menaçantes de la Russie ; l'orientation de ce refoulement de l'empire de l'Est (*Œst-Reich*) sur Salonique, qui deviendra la tête de ligne des chemins de fer de l'Europe centrale et fera bénéficier l'Allemagne de l'immense courant de marchandises provenant de l'Extrême-Orient; l'absorption, au profit de l'unité allemande, des éléments germaniques détenus par la monarchie austro-hongroise; l'accès sur les bords de la Méditerranée par la prise de possession de Trieste et peut-être même, plus tard, de certains ports de l'Italie septentrionale, tel est toujours, croyons-nous, le plan d'ensemble poursuivi par M. de Bismarck, dans cette complexe question d'Orient.

Mais ce plan de longue haleine ne pourra réussir qu'autant que la Russie, qui n'a pas perdu l'espérance de voir un jour la péninsule balkanique sous la domination du panslavisme, n'y viendra pas mettre obstacle. Il fallait donc abuser l'Autriche et s'en servir habilement contre la Russie. L'astucieux diplomate n'a pas eu de peine à allécher la naïve et aveugle monarchie des Habsbourg, en lui faisant voir dans le Moscovite un compétiteur qui menaçait de la prévenir à Constantinople et de s'emparer de la riche dépouille de « l'homme malade. » De là, l'alliance austro-allemande, épée à double tranchant, qui devait, dans la main du grand chancelier, servir d'abord à tenir la Russie en respect, puis, lorsque le moment serait venu, à séparer de l'Autriche les provinces germaniques dont l'absence fait tache dans l'Unité allemande. Faire travailler l'Autriche à préparer l'accès de l'Allemagne sur la Méditerranée avec Salonique comme objectif et l'opposer à la Russie dans la presqu'île des Balkans, tel était le but que M. de Bismarck a voulu atteindre en s'entendant

(1) V. *Année Maritime* de 1879, 1880 et 1881 (préfaces).

avec l'Autriche. On sait avec quel succès et quelle rapidité l'alliance austro-allemande est parvenue, sur bien des points, à contrebattre l'influence russe en Turquie. Après l'occupation de la Bosnie et de l'Herzégovine, l'élimination de l'influence russe en Serbie, puis la réduction du roi Milan à l'état de vassal de l'empereur François-Joseph; l'entrée de la Roumanie dans le système austro-allemand, la soumission d'Aléko-Pacha, gouverneur de la Roumélie orientale, à l'Autriche; la Bulgarie, jusqu'alors dévouée à la Russie, fortement travaillée par des émissaires de Berlin et de Vienne, telles sont les victoires successives remportées sur la Russie par la diplomatie austro-allemande.

Tandis que l'Autriche, réduite à jouer le rôle de pionnier de l'Allemagne, cheminait ainsi sur le territoire ottoman, M. de Bismarck ne négligeait rien de son côté pour amener la Russie à composition. Les journaux allemands insinuaient habilement que le chancelier était décidé à reculer les frontières de la Russie, en provoquant un nouveau partage de la Pologne, et en même temps, des troupes étaient massées le long de la frontière. L'Autriche devait obtenir une partie de la Pologne, l'Allemagne une autre partie jusqu'à la Vistule, y compris Varsovie, ainsi qu'une partie des provinces Baltiques.

Comparant ce qu'elle avait à perdre avec ce qu'elle avait peu de chance de gagner, c'est-à-dire tout au plus la Bulgarie, si elle s'engageait dans une lutte où elle aurait pour adversaires l'Autriche, l'Allemagne et la Roumanie; préoccupée par ses embarras intérieurs, la Russie jugea prudent et habile de se rapprocher de l'Allemagne. Les avances faites par M. de Giers au Chancelier furent agréées à Berlin et l'ancienne triple alliance fut reconstituée.

On s'explique l'amer désenchantement que reflètent les journaux autrichiens. Se voir abandonné pour la puissance contre laquelle l'alliance austro-allemande avait été scellée! Et pour comble de déception, s'entendre dire par le confident intime du chancelier, M. Moritz Busch, ces aménités qui ont fait le tour de la presse européenne! En vérité, l'Autriche serait digne de compassion si sa confiance

ingénue ne confinait à l'aveuglement. Cette pauvre Autriche est décidément comme ces femmes qui s'attachent plus fortement aux hommes qui les rouent de coups. Peut-on assigner d'autre cause à son amour aveugle pour l'Allemagne? Comme Lamartine avait eu une juste intuition de son avenir lorsqu'il disait d'elle : « Aspirant, par sa nature même, à la domination la plus étendue, sa politique extérieure est de reculer devant le fort et d'envahir le faible! »

L'Italie, qui avait fait des rêves de grandeur nationale et qui avait escompté, pour l'aider à les réaliser, l'appui de l'Allemagne, commence, elle aussi, à s'apercevoir qu'elle s'est fourvoyée et que M. de Bismarck l'a dupée comme il dupe tous ceux avec lesquels il traite. Le voyage du Kronprinz à Rome semble surtout lui avoir dessillé les yeux. Le ton de sa presse, un moment très hautaine à l'égard de la France, s'est sensiblement radouci. Nous n'osons croire que l'Italie se souviendra un jour des services que la France lui a rendus, mais nous avons la conviction qu'elle finira par s'apercevoir qu'elle n'a été et qu'elle n'est, dans les visées de l'Allemagne, qu'un satellite honoraire et accessoire, un objectif à spoliation, de la « pâte à conquête. » Elle regrettera plus tôt qu'elle ne le pense d'avoir contracté une alliance qui peut l'obliger à nous faire la guerre et ne lui permet, en aucun cas, d'être l'alliée de la France.

Le rapprochement de l'Allemagne et de la Russie, marque-t-il l'heure fixée, dans les desseins de M. de Bismarck, pour la spoliation de l'Autriche? En se conciliant l'appui de la Russie, le chancelier a-t-il recherché un complice pour l'aider à dévaliser l'Autriche, et dont le rôle serait de réduire la victime à l'immobilité, de lui tenir les bras, tandis que lui-même la dépouillerait de ses provinces allemandes? En un mot, le moment de l'exécution du plan de M. de Bismark est-il est arrivé? Nous ne le pensons pas. L'Autriche n'est pas encore assez engagée en Turquie. Le coin qu'elle a enfoncé dans le territoire ottoman, par l'occupation de la Bosnie et de l'Herzégovine, n'a pas pénétré encore assez avant, le raccordement des chemins de fer turcs aux chemins de fer autrichiens n'est pas

encore assez avancé. A vouloir brusquer le dénouement on risquerait de le compromettre.

Le fruit n'est pas encore mûr. Il faut attendre que l'Autriche ait accentué davantage sa marche en avant, qu'elle se trouve aux prises avec des difficultés militaires, résultat inévitable de la politique de conquête qu'elle suit si docilement. Le profit immédiat, actuel qu'espère M. de Bismarck du rapprochement de la Russie est peut-être d'exciter la jalousie de l'Autriche et de la déterminer à marcher de l'avant, par la crainte de voir la Russie la devancer à Constantinople. Quand elle sera bien engagée au cœur du territoire des Balkans, c'est alors que l'Allemagne pourra, avec plus de chance de succès, frapper le coup décisif, c'est-à-dire tomber sur les derrières de l'Autriche et prendre Trieste à revers. Si nous voyons juste, le rapprochement de l'Allemagne et de la Russie nous semble avoir, dans les vues du chancelier allemand, bien moins pour but d'acquérir l'alliance de la Russie que de fomenter la jalousie, la division entre ces deux pays de manière à les immobiliser l'un par l'autre. *Divide ut imperes.*

Mettre la Russie aux prises avec l'Autriche, en Turquie, et avec l'Angleterre, dans l'Asie centrale et dans la questi n du canal de Suez, de manière à rejeter l'action de sa gênante voisine loin de ses frontières de l'Est, c'est là une politique qui complète le plan de refoulement de l'Autriche.

La France poursuit avec fermeté la politique coloniale qu'elle a adoptée. Au Tonkin, à Madagascar, comme au Congo et au Sénégal, nos marins et nos soldats luttent vaillamment pour la défense de nos intérêts. On a pu craindre, un moment, un mouvement de réaction contre cette politique d'extension de notre influence au dehors. La pusillanimité d'un trop grand nombre d'esprits, le spectacle des embarras de l'Angleterrete en l'Egypte, la crainte de disséminer nos forces au détriment de la défense du sol de la patrie, les dépenses dont les expéditions de Tunisie et du Tonkin surchargent notre situation financière déjà embarrassée par les conséquences de la crise économique, d'autres considérations encore, ont agi sur une

partie de l'opinion publique et l'on a pu craindre de voir la Chambre se déjuger et se prononcer pour l'abandon de la politique coloniale. Il n'en a rien été, et aujourd'hui, au contraire, le pays semble très fermement décidé à encourager le gouvernement à poursuivre l'œuvre entreprise.

Sans doute, il est manifeste que l'Allemagne nous voit d'un très bon œil nous engager dans de lointaines et coûteuses expéditions; ses journaux ne nous ménagent pas leur appui et leurs encouragements. Elle espère que les tâches que nous nous imposons ainsi absorberont pour longtemps une partie de nos forces et nous mettront dans l'impossibilité d'exercer notre activité sur le continent. Une autre conséquence de la politique d'expansion coloniale, qui n'est point faite pour déplaire à M. de Bismarck, est qu'elle pourra nous mettre en état d'hostilité, sur plusieurs points du globe, avec la jalouse Angleterre et nous précipiter peut-être dans une guerre avec notre ancienne alliée. Si, en effet, l'Angleterre nous a opposé une aussi vive résistance au Tonkin, à Madagascar, à Tunis, c'est qu'elle redoute le réveil de ce génie colonisateur dont la France a donné dans le passé, et aux Indes même, de si brillantes preuves. Dans une lutte pour la prépondérance coloniale, la France, avec sa puissance militaire et sa marine redoutable, serait une terrible rivale pour l'Angleterre, qui ne possède que de maigres bataillons.

La réserve « bienveillante » les encouragements discrets par lesquels l'Allemagne a cherché à nous pousser, à aller en Egypte et au Tonkin, procèdent toujours de cette tactique d'éloignement, d'écartement, que le grand chancelier a adoptée vis-à-vis de ses adversaires. La position géographique de l'Allemagne au milieu de l'Europe rend cette puissance éminemment enveloppable. Elle fait une obligation à M. de Bismarck de suivre la politique que nous le voyons pratiquer. Tous ses efforts doivent, dès lors, être appliqués à trouver des combinaisons propres à placer chacun des voisins qui l'entourent sous l'influence d'une sorte de force centrifuge qui l'écarte de ses frontières. Il cherche à éloigner la Russie et la France, comme il a

cherché à éloigner l'Autriche et comme il cherchera, lorsque le moment sera venu, à éloigner l'Italie.

Nous avons toujours été fermement partisan de l'adoption d'une politique coloniale. Et par politique coloniale, nous n'entendions pas exclusivement la conquête ou l'annexion de nouvelles possessions, mais aussi l'utilisation, l'exploitation rationnelle, *persévérante* des établissements que nous possédons déjà. A cet égard, il reste énormément à faire. S'il était désirable, selon nous, que la France eût une politique coloniale et s'il est nécessaire qu'elle y persévère aujourd'hui, ce n'est pas uniquement pour appliquer l'activité nationale à des expéditions maritimes et militaires, mais pour que toutes les questions, tous les différends ou les conflits qui se rattachent à la colonisation et qui sont depuis longtemps pendants (Terre-Neuve, îles Sous-le-Vent, Raïatea, Congo, Nouvelles-Hébrides, île de Pâques, Guyane, Haut-Sénégal, Gabon, côte occidentale d'Afrique) soient étudiés et résolus par l'administration avec décision, fermeté et esprit de suite.

Ainsi, il serait absolument ridicule et humiliant pour l'amour propre national, qu'après nous être imposé les lourds sacrifices de l'occupation du Tonkin, nous laissions les Anglais ou les Allemands en retirer seuls les profits économiques. Il faut donc que l'administration mette à l'étude les moyens les plus rapides et les plus avantageux d'*exploiter* le Tonkin. Il faut qu'elle ne néglige rien pour faire connaître au public, trop souvent insouciant et dénué d'initiative, les résultats de cette étude. Il faut surtout qu'elle déjoue les agissements de la spéculation qui va, nous le craignons, se jeter sur les concessions de terrains. Sans doute, la spéculation peut parfois rendre des services pour mettre en branle certaines entreprises industrielles ou commerciales. Elle donne parfois des coups de fouet nécessaires à l'apathie individuelle. Mais elle devient désastreuse lorsque son unique objectif est le jeu.

Nous ne sommes pas allés au Tonkin uniquement pour empêcher les Anglais de s'emparer de ce pays ou pour en faire une colonie officielle peuplée de soldats et de fonctionnaires émargeant au budget. Nous y sommes allés pour

ouvrir de nouveaux débouchés à *notre* commerce et non à celui des Anglais. Le devoir de l'administration est donc de porter le plus rapidement possible à la connaissance de nos commerçants tous les renseignements pratiques susceptibles de les éclairer sur les ressources du Tonkin et sur les profits qu'ils pourraient trouver soit à aller s'établir dans ce pays, soit à s'y créer des relations d'affaires au moyen d'intermédiaires.

La politique est chose d'opportunité, de tact, de mesure. Il est bien certain que, dans l'état actuel de l'Europe, il serait imprudent à la France de s'engager, sur trop de points à la fois, dans des entreprises coloniales. Si nous avons été des premiers à conseiller l'adoption d'une politique coloniale, c'est parce qu'elle nous semblait merveilleusement s'adapter aux circonstances qui imposaient un arrêt momentané à notre activité en Europe. A ce point de vue, les expéditions de Tunis, du Tonkin et de Madagascar étaient, pour ainsi dire, inévitables. Mais le jour est peut-être plus proche qu'on ne pense où nous aurons à intervenir sur le continent.

Aussi, pour concilier la nécessité de persévérer dans notre politique d'expansion extérieure et d'en retirer tous les fruits possibles avec les devoirs qui peuvent s'imposer plus impérieusement d'un jour à l'autre à la France appelée à intervenir dans les conseils de l'Europe, l'action gouvernementale devrait s'appliquer non plus à entreprendre directement des expéditions militaires, toujours coûteuses et embarrassantes, à faire de la colonisation officielle, fatalement vouée à l'insuccès, mais à encourager *indirectement*, au moyen de subventions ou de récompenses, nos nationaux à faire des expéditions particulières dans les pays neufs et à y fonder des comptoirs. Il faut stimuler l'initiative privée, la pousser aux explorations, patroner les associations ayant pour but l'ouverture de débouchés pour notre commerce. Là où les efforts de nos compatriotes auront été couronnés de succès, là où il y aura eu réellement création d'un intérêt français, susceptible de développement et pouvant rapporter à la mère-patrie, le gouvernement pourra intervenir pour sur-

veiller, protéger au besoin la colonie naissante, lui accorder une charte d'incorporation dans le domaine colonial de la France. C'est ainsi qu'agissent nos rivaux. C'est ainsi que les Anglais ont procédé à Bornéo. « L'habile main mise des Anglais sur le nord de l'île, disions-nous dans notre dernier volume, est un exemple, entre mille, des procédés employés par nos voisins d'Outre-Manche pour se donner des colonies. En général, la première phase de leurs entreprises coloniales est l'intervention commerciale sous sa forme la plus inoffensive : le dépôt de charbon ; puis, suivant qu'il est nécessaire, ils passent de l'accaparement à l'absorption, enfin à l'annexion ou à la domination absolue et exclusive. » Au lieu d'aller guerroyer contre les habitants du pays où nous voulons nous établir, il faudrait nous y insinuer, nous y faire bien accueillir en apportant les bienfaits de notre civilisation et les profits de nos relations commerciales. Au lieu de nous mettre en état d'hostilité contre les souverains ou les chefs indigènes, nous devrions établir tout d'abord auprès d'eux des résidents, qui s'appliqueraient habilement à relever leur prestige et leur autorité, qui les soutiendraient afin de nous soutenir nous-mêmes. C'est là la bonne manière de faire de la politique coloniale, parce qu'elle repose sur le seul agent fécond : l'initiative privée. Nous y sommes tout aussi aptes que les autres, témoin l'exploration des sources du Niger effectuée par les agents d'un comptoir français de la côte occidentale d'Afrique, témoins les succès des efforts de nos compatriotes à Obock, comptoir de la côte occidentale d'Afrique où le ministre de la marine a pris l'excellente mesure de créer un dépôt de charbon.

La politique coloniale, ou, pour parler plus exactement, la *politique de colonisation*, peut revêtir une autre forme, suivant les points du globe où doivent s'appliquer nos efforts. Il est des régions où nous pouvons pratiquer la méthode des Allemands, qui n'ont pas de colonies de pavillon, mais qui occupent des régions entières en y dirigeant le courant de leur émigration. Nous avons réussi dans ce genre de colonisation à la Plata et

en Egypte, mais, dans ce dernier pays, hélas ! une politique funeste a réduit à néant tous nos efforts.

Qu'on ne nous oppose pas le lieu commun qui consiste à prétendre que les éléments qu'exige ce genre de colonisation nous font défaut par la raison qu'il n'y a pas en France d'excédent de population propre à alimenter l'émigration. Notre jeunesse, dans les sphères de la haute vie, ne regorge-t-elle pas de riches oisifs qui, au lieu de s'adonner aux inutilités du sport, de la fashion, trouveraient un meilleur emploi de leur temps et de leur fortune à se livrer à des explorations, à fonder des établissements qui leur procureraient une existence large et fortifiante ? Nos jeunes gens sont prestes à prendre les modes, le goût et jusqu'au genre des Anglais. Que ne leur prennent-ils leurs habitudes d'excursionnistes, leur goût pour les voyages lointains, pour les entreprises commerciales lucratives ? Si ces goûts entraient dans les mœurs de notre jeunesse, la France ne serait pas longue à reprendre son rang dans le monde, à combler les lacunes de la dépopulation et à réparer les brèches faites à sa fortune.

C'est la vertu de la colonisation qu'elle fait des hommes, virilise les caractères. Elle réparerait la famille si gravement atteinte chez nous. Le département de la Creuse nous donne un exemple des propriétés reconstituantes de l'émigration. Les Creusois sont, parmi les enfants de la France, ceux qui s'expatrient le plus volontiers. Cependant, ainsi que le démontrait dernièrement la *Revue de Démographie*, l'excédent des naissances non-seulement y répare les pertes causées par cet exode volontaire, mais encore y maintient, et au delà, la moyenne de la population. De même, le département des Basses-Pyrénées qui envoie chaque année un nombre considérable d'émigrants dans la Plata, accusait, au dernier recensement, une sensible augmentation de sa population. L'émigration est le véhicule de la matière première de la colonisation : l'homme, les bras.

On croit généralement que la colonisation exige un grand nombre d'hommes. M. Leroy-Beaulieu, l'éminent économiste, a réfuté cette erreur avec sa force de logique

habituelle. Il a montré que l'excédent annuel des naissances sur les décès (100,000 âmes) est plus que suffisant pour fonder des empires. D'ailleurs, les pays qui présentent du champ à la colonisation peuvent se diviser en deux catégories : les pays de *peuplement*, où l'Européen peut s'acclimater, vivre et se reproduire, et les pays où il ne peut pas se livrer au travail sans être débilité par l'influence énervante du climat. Toute entreprise qui méconnaîtrait ces lois essentielles, serait vouée à un insuccès complet. Dans les pays de la première catégorie ou de peuplement, on peut utiliser le travail direct de l'Européen et c'est la quantité bien plus que la qualité des colons qui importe. Telles sont la Nouvelle-Calédonie et les îles du Pacifique, qui réclament surtout des bras. Ces colonies peuvent servir de réceptacle aux transportés, aux récidivistes, avec les femmes des prisons centrales. Dans les pays de la seconde catégorie, situés dans la zône intertropicale, il faut organiser, exploiter le travail des indigènes. Aussi, est-ce plutôt la qualité que la quantité des colons qui est nécessaire. Ces pays exigent quelques individus intelligents, instruits, énergiques, possédant des capitaux, et ayant l'esprit de direction, pour mettre en valeur la main d'œuvre indigène. Telles sont nos colonies de la Cochinchine, du Tonkin, de l'Inde française, du Sénégal, de la Réunion, de la Guyane et du Gabon. Là les Européens doivent se borner à organiser, à administrer les indigènes, pour lesquels ils constituent une sorte de classe dirigeante.

Le complément, le corollaire de la politique de colonisation commerciale, telle que nous l'entendons et qui consiste, comme on le voit, en une sorte de canalisation des courants de l'émigration dirigés vers celles de nos possessions qui ont besoin de bras, serait la création d'une armée coloniale formée de volontaires indigènes et des cadres français. De même qu'on utiliserait les bras indigènes pour les appliquer au travail économique, de même il faudrait appliquer ces mêmes forces vives à la défense des intérêts sociaux qui auraient été créés. Mais, pour prévenir les rébellions possibles, il conviendrait de dé-

payser les miliciens ainsi recrutés. Les Arabes, les Annamites, les Tonkinois forment une riche pépinière d'excellents soldats dont la fidélité égalerait la bravoure, si on les déplaçait de leurs milieux, en tenant compte des affinités climatériques, c'est-à-dire si l'on envoyait, par exemple, les Arabes servir au Tonkin, et les Tonkinois en Algérie, Enfin, pour compléter le système défensif de notre empire colonial, on pourrait peut-être, ainsi que nous en avons émis la pensée, créer sur des points bien choisis, Alger et Saïgon, par exemple, deux grands centres, deux grands camps retranchés, sortes d'arsenaux maritimo-militaires, qui seraient autonomes, comme l'est le gouvernement des Indes anglaises, afin qu'en cas de guerre sur le continent, il puisse être pourvu, sans complications, sans distraction de forces, à la défense de nos établissements d'outre-mer.

Une politique coloniale sagement et méthodiquement pratiquée, l'orientation de notre courant d'émigration, encore faible, mais qu'il est possible d'activer par d'opportunes mesures, vers les pays où les bras font défaut, ce sont là de puissants moyens pour étendre notre influence au dehors et créer de nouveaux débouchés à notre commerce d'exportation. Mais tous les efforts qu'on fera dans ce sens risqueraient de demeurer stériles si l'on ne s'occupait de mettre notre marine marchande, qui est l'instrument naturel, nécessaire de l'expansion commerciale au dehors, en état de lutter contre la concurrence étrangère. Un grand pas a déjà été fait dans cette voie par le vote de la loi du 29 janvier 1881.

Nous avons suivi, dans nos précédents volumes, toutes les phases de l'élaboration de cette loi importante qu'a complétée le décret du 17 août de la même année. Le devoir de l'administration est de poursuivre l'application de cette nouvelle législation dans un esprit de haute impartialité et de prudente prévoyance. Il faut qu'armateurs et constructeurs se pénètrent bien de cette idée que le législateur, en leur accordant des primes, n'a pas eu pour but de les *protéger*, dans le sens littéral du mot, mais de les encourager, c'est-à-dire de les inciter à faire tous leurs efforts pour modifier l'outillage de la marine

de commerce et le mettre à la hauteur des derniers perfectionnements. Permettre aux armateurs de se procurer un matériel qui les mette à même de lutter avec avantage contre leurs concurrents étrangers, de manière a abaisser le taux du fret français et à diminuer la proportion du pavillon étranger dans les mouvements d'entrée et de sortie de nos ports, tel est le but qu'a eu en vue la loi du 29 janvier 1881, tel est l'esprit dans lequel l'administration a résolu et résolvera les nombreux cas contentieux soumis à son examen.

Il faut que les armateurs considèrent bien que la protection qui leur a été accordée n'est que temporaire et qu'ils ne négligent rien pour se créer, à l'abri de la loi et par leurs propres efforts, des relations commerciales dans les parages du globe trop longtemps négligés par eux. Ainsi qu'on le verra, la loi du 29 janvier 1881 a déjà produit d'excellents résultats qui ne pourront que s'accentuer par la suite. Elle a été, de la part de plusieurs pays, de l'Italie, des Etats-Unis, de l'Autriche et du Mexique, l'objet de copies ou d'imitations plus ou moins directes. Les mesures similaires prises par certains de nos concurrents font à nos armateurs une obligation plus étroite de déployer de l'activité et de l'esprit d'entreprise. Qu'ils n'oublient pas que le principe des primes à la navigation a été très contesté, très combattu, et qu'il s'en est peu fallu que la loi ne fût point votée.

Quant à nous, si nous avons plaidé ici, dans la faible limite de nos forces, en faveur de la concession de subventions à la marine marchande, ce n'est pas que le principe ne nous en parût inattaquable en théorie, mais il nous a semblé que la situation alarmante dans laquelle se trouvait l'industrie des transports maritimes justifiait, par l'importance de la grande fonction économique à laquelle elle répond, l'adoption d'un régime exceptionnel au même titre que celui qui a été créé, par la *garantie d'intérêts*, en faveur de l'industrie similaire des chemins de fer.

Nous ne sommes d'ailleurs attaché à aucune formule absolue, pas plus au libre échange qu'au protection-

nisme. Nous estimons que les problèmes économiques ne se résolvent pas au moyen de théories toutes faites et de principes absolus. En ces matières absolument relatives, on doit agir comme en politique, où tout est affaire d'opportunité, d'appréciation, de compromis, de concessions mutuelles. Mais quand on donne d'un côté, il faut voir ce qu'on reçoit de l'autre. Il faut qu'il y ait réciprocité ou compensation dans les concessions et les avantages. En un mot, il faut faire de la *diplomatie économique*, comme on fait de la diplomatie politique. Voilà notre doctrine économique.

Pour compléter l'œuvre de relèvement de notre marine marchande, qui se relie si étroitement à la prospérité commerciale du pays, il conviendrait d'alléger l'industrie des armements de toutes les entraves, de toutes les formalités inutiles et paralysantes, que lui impose encore une législation surannée. Le régime de l'inscription maritime, qui a si puissamment contribué dans le passé à la force de notre marine commerciale, appelle de nombreuses et urgentes modifications de détail, qui contribueraient à lui donner un plus grand essor et à assurer à ses opérations cette sorte d'élasticité qu'on lui voit en Angleterre.

Nous avons signalé, à plusieurs reprises, le mouvement de vulgarisation qui s'est produit dans les marines militaires. Nous avons vu que les diverses puissances navales ne se bornent pas à améliorer incessamment leur matériel et leur personnel de guerre, à substituer des engins perfectionnés à des instruments vieillis, mais qu'elles épient avec un soin jaloux tout ce qui se fait ou se prépare chez le voisin. Aujourd'hui, l'instruction professionnelle ne suffit plus. Sans doute elle a conservé et elle conservera toujours son immense importance, mais le succès est réservé à celui qui, à une parfaite possession de son métier de marin, joindra une connaissance exacte des forces et des ressources de son adversaire. L'âpreté de la concurrence impose une obligation analogue aux gouvernements pour la marine marchande. Ils ont un rôle d'informateur, d'avertisseur des plus utiles. C'est ainsi, par exemple, qu'il est de la

plus grande importance de faire connaître à nos armateurs les charges qui pèsent sur leurs opérations, dans les différents pays, du fait des *droits de navigation.* La connaissance des taxes qu'ils ont à payer pour la pratique des ports étrangers leur permettrait de combiner leurs opérations avec plus de sûreté et d'établir avec plus d'exactitude leurs frets pour les parages non encore fréquentés. De même, une étude des plus utiles à entreprendre serait l'étude comparée du fonctionnement des différentes Compagnies de navigation étrangères et l'amélioration du régime des voies de navigation intérieures, dans leur relation avec les travaux à exécuter dans les ports de commerce et la direction des courants commerciaux.

De tous les côtés, on s'occupe d'abréger les voies de communication ; chaque pays cherche à faire dériver sur son territoire les courants commerciaux, afin de bénéficier des avantages que procure le transit.

N'avons-nous pas vu en effet que l'un des objectifs de l'Autriche, dans sa marche sur Salonique et le complément de son occupation de la Bosnie et de l'Herzégovine, est de faire de ce port de mer la tête de ligne de ses voies ferrées, de manière à le mettre en communication directe avec Vienne? Après avoir négocié le raccordement de son système de chemins de fer avec celui de la Serbie, afin d'ouvrir les provinces turques au commerce autrichien, le cabinet de Vienne a réussi en principe, malgré les difficultés soulevées par la Porte, à relier les voies ferrées de la Serbie avec celles de l'empire ottoman, de manière à détourner, à travers son territoire, le trafic de l'Europe avec le Levant et à faire concurrence au commerce des puissances maritimes avec l'Orient. Par un iradé récent, la Sublime-Porte a été autorisée à négocier une convention en vue du raccordement de la ligne turque qui va de Salonique à Mitrovitza à la ligne serbe de Belgrade à Vranja.

En exécution du traité de Berlin, les lignes de Bulgarie et de Serbie seront prolongées de manière à communiquer avec la voie centrale qui ira directement du cœur de l'Autriche à Salonique et, de là, à Constantinople. Comme

la ligne principale des chemins de fer autrichiens se relie déjà à toutes les lignes de l'Allemagne et de la France, l'Autriche servira de transit pour tout le commerce européen par voie ferrée avec l'Orient.

D'un autre côté, plus à l'ouest, le percement du Saint-Gothard qui, à travers l'Allemagne, la Suisse et l'Italie, met en communication, le Nord et le Midi de l'Europe, aura pour conséquence de ressusciter Gênes et Venise au détriment de Marseille et de Trieste. Les villes de la Hanse, les ports de la Belgique et de la Hollande, Anvers, Amsterdam, Hambourg, Brême, Lubeck, Rotterdam, de même que les états scandinaves et les ports de la Baltique et de la mer du Nord, seront réunis à la Suisse, au nord de l'Italie, au sud de l'Allemagne et à la Méditerranée par une voie plus directe et plus courte. La France est menacée ainsi de perdre une grande partie du transit de l'Angleterre, de la Hollande et de nos provinces de l'Est, qui se dirigera, par la Lombardie, vers l'Orient et les Indes et *vice versâ*. « Le Saint-Gothard, disait la *Gazette nationale*, rendra bientôt à l'Italie et à l'Allemagne le transit et peut-être l'entrepôt du commerce européen avec l'Inde, que la découverte du cap de Bonne-Espérance avait fait passer du bassin de la Méditerranée à celui de l'Atlantique. » En effet, il est à craindre que le courant qui abandonne la Méditerranée, en délaissant Marseille, pour l'Atlantique, ne se porte de plus en plus à Anvers qui sera pour Dunkerque et le Havre ce que Gênes et Venise seront pour Marseille.

Le canal de Suez qui semblait, à l'origine, devoir assurer la prospérité de Marseille, a eu pour conséquence de déterminer l'Italie et l'Allemagne à faire tous leurs efforts pour attirer sur leurs territoires le nouveau courant commercial, que l'œuvre de M. de Lesseps allait provoquer dans la Méditerranée. Le percement du Mont-Cenis a commencé, au profit de l'Italie, le travail de déplacement, que le Saint-Gothard est venu compléter au profit de l'Allemagne, de l'Italie et de la Suisse, et au détriment de la France. Nous aurions dû, afin de ne pas nous laisser gagner de vitesse, percer soit le Simplon, soit le Mont-

Blanc. Marseille se trouve ainsi battue par la concurrence qui lui est faite au Nord, par Anvers, Rotterdam, Kœnigsberg, etc., au Centre, par le Danube, au Sud, par Venise et Gênes. Ainsi que le faisait remarquer le *Temps*, le courant anglais, hollandais, belge, celui qui suit les vallées de la Seine, de la Saône et du Rhône, ne quittera pas la route du Mont-Cenis, qui sera toujours la ligne la plus courte de Calais et d'Anvers à Turin et à Rome. De ce côté, pendant quelque temps, au moins, le danger ne sera pas trop menaçant pour nos intérêts. Mais il s'établira (c'est déjà fait) un deuxième courant entre l'Allemagne et l'Italie, à travers la Suisse, car pour l'Allemagne, la nouvelle voie est incontestablement de beaucoup la plus courte. L'Italie enverra sur le Rhin et le Veser ses produits agricoles, ses soies brutes, ses fruits et ses vins, tandis que l'Allemagne lui expédiera en retour ses soieries fabriquées, ses fers, ses aciers et ses charbons. Quant à la Suisse, elle est aujourd'hui en relations directes avec le Milanais, avec la Vénétie et, par là, avec tout le réseau du bas Danube et des Balkans. Elle se relie sans grands détours avec Bucharest et Odessa; elle est appelée à devenir un des grands entrepôts de l'Europe.

Il n'est heureusement pas de mal sans remède. Le remède pour nous est dans l'ouverture d'un nouveau tunnel à travers les Alpes et dans l'utilisation des admirables voies de navigation fluviale qui sillonnent notre pays, Nous pouvons arriver à offrir le transport d'un grand nombre de marchandises à des prix plus avantageux que nos concurrents. « Par les canaux du Nord qui aboutissent à Dunkerque, disait M. Captier, auteur d'une très intéressante étude sur cette question, par la Seine et nos voies navigables de l'Est à l'Ouest ayant leur terme au Havre et à notre frontière d'Alsace-Lorraine, nous pouvons vaincre la concurrence parrallèle d'Anvers au Rhin. Par la navigation du Rhône et de la Saône, de la Méditerranée à notre frontière d'Alsace, nous pouvons annihiler la concurrence de Gênes et du Saint-Gothard, de Venise et en partie du Danube. Il faut joindre les bassins du Rhône et de la Saône avec ceux de l'Yonne et de la Seine, de façon à

créer une voie navigable ininterrompue et courte de Marseille à Paris et de Paris au Havre. Enfin, par le percement du Simplon, le port de Rouen sera le port de l'Ouest le plus rapproché de Milan, de Plaisance et de toutes les lignes qui viennent se réunir à cette ville. Pour la Haute-Italie, le Sud de l'Allemagne et l'Orient, la distance entre Milan et Rouen, par exemple, sera de 1,100 kilomètres au lieu de 1,244, qui est la distance entre ces deux villes par le Mont-Cenis. »

On voit, par ce qui précède, l'importance que présentent pour les intérêts de notre commerce et en particulier pour notre marine marchande, de même que pour notre influence dans la Méditerranée, les succès remportés par la politique de l'Autriche dans la question du raccordement de ses chemins de fer avec ceux de la Turquie, raccordement qui rendra cette puissance maîtresse de Salonique et du mouvement commercial qui y affluera. On se rend compte de l'isolement dans lequel la France se trouverait le jour où le trafic de l'Orient serait en quelque sorte monopolisé par l'Allemagne centrale et les ports de la mer du Nord et de la Baltique et où, le percement du Saint-Gothard ayant produit tous ses résultats, Marseille serait complètement supplantée par Gênes et Venise pour le transit du Nord au Sud de l'Europe.

« Le percement du tunnel du Saint-Gothard, disait le vice-amiral Aube (1), constitue pour l'avenir commercial de Marseille un péril difficile à conjurer. L'achèvement des chemins de fer de l'Europe centrale va déplacer demain l'axe du transit européen. Quel est le sort réservé à Marseille ? La ruine, peut-être. »

Nous ne parlons pas des modifications que le percement de l'isthme de Corinthe, qui aura pour conséquence d'abréger la route entre l'Adriatique et la mer Noire, pourra apporter au régime de la navigation commerciale dans la Méditerranée. Mais un événement se prépare qui exercera une révolution profonde dans le mouvement économique de notre époque. Nous voulons parler du percement

(1) *Italie et Levant.* Paris, Berger-Levrault.

du canal de Panama. Le jour où l'isthme qui relie les deux Amériques aura été coupé, il se produira à travers l'Atlantique, entre l'ancien et le nouveau continent, un courant maritime des plus actifs, qui viendra se déverser dans la Manche et la Méditerranée pour affluer dans les ports de ces deux mers. Il serait d'une bonne politique économique pour la France de se préparer dès maintenant aux conséquences qu'entraînera le percement de l'isthme de Panama, en faisant une grande ligne tranversale qui mettrait nos ports de l'Ouest en valeur.

Placée, comme en avant-garde, à l'extrémité Ouest du vieux continent européen, la France est merveilleusement située pour saisir au passage et attirer dans ses ports le fret qui viendra d'Amérique pour se répandre sur tous les marchés de l'Europe. Il lui suffira pour cela d'aménager en conséquence ses ports de l'Océan (St-Nazaire en particulier) et de compléter le tracé de ses chemins de fer, de manière à en faire en quelque sorte le prolongement des lignes de navigation qu'auront suivies les navires dans leur traversée transatlantique, et à les relier aux voies ferrées de l'Europe centrale. Il faut, à tout prix, que la France fasse dériver sur son territoire le mouvement commercial qui sera sollicité par les ports anglais, belges, hollandais ou allemands.

Nous serions aussi coupables de laisser nos rivaux accaparer le fruit d'une œuvre conçue par le génie français, que nous l'avons été de ne pas opposer le Simplon au Saint-Gothard et que nous le serions de laisser les Anglais ou les Allemands exploiter à leur profit le Tonkin que nous venons de conquérir.

HENRY DURASSIER.

L'ANNÉE MARITIME

CHAPITRE PREMIER

POLITIQUE GÉNÉRALE ET DROIT MARITIME INTERNATIONAL

I. Question d'Orient. — Expédition d'Egypte : — Considérations générales. — Démonstration navale franco-anglaise à Alexandrie (18 mai 1882). — Armements maritimes de la France. — Etat de l'armée anglaise au moment des événements d'Egypte. — Création d'un corps expéditionnaire anglais. — Mobilisation du corps expéditionnaire. — Transport des troupes et du matériel. — Transport du contingent indien. — Transport des chevaux. — Etat des fortifications d'Alexandrie avant le bombardement. — Forces navales anglaises devant Alexandrie. — Négociations entre les belligérants avant le bombardement. — Bombardement d'Alexandrie (11 juillet 1882). — Participation des matelots et des troupes de marine aux opérations militaires. — Considérations générales sur les opérations maritimes de l'expédition anglaise en Egypte.

Protection du Canal de Suez : — Entente anglo-française ; négociations diplomatiques. — Intervention de la Turquie. — Débats devant les Chambres françaises. — La liberté du Canal de Suez et sa neutralisation.

II. Politique coloniale. — Considérations générales. — La France au Tonkin ; prise d'Hanoï (25 avril 1882). — Intervention de la Chine. — Plan du commandant Rivière. — Projet du gouvernement. — La presse anglaise et l'expédition du Tonkin. — Richesse minière du Tonkin. — Produits agricoles du Tonkin. — Climat, population du Tonkin. — La navigation du Song-Koï.

La France à Madagascar. — Hostilité anglaise. — Détails géographiques sur Madagascar. — La France et les Nouvelles-Hébrides.

Tentatives d'exploitation du continent africain : — Considérations générales. — Pénétration de l'Afrique par l'Algérie : le chemin de fer Transaharien ; la mer intérieure. — Pénétration par le Sénégal : mission du capitaine Galliéni ; mission du docteur Bayol ; expédition du lieutenant-colonel Borgnis-Desbordes sur le Haut-Fleuve ; chemin de fer de Saint-Louis à Dakar ; expédition du Cayor. — Pénétration par le Gabon : expédition de M. de Brazza sur l'Ogowé. — Exploration de Stanley. — Comptoirs français et anglais sur la côte occidentale d'Afrique. — Le comptoir français d'Obock. — Les Italiens à Assab.

I. — QUESTION D'ORIENT : EXPÉDITION D'EGYPTE.

Considérations générales.— C'est toujours l'interminable — on serait tenté de dire l'insoluble — question d'Orient, qui, sous des formes et à travers des phases diverses, se présente à nous chaque année au début de ce livre. Les massacres de Salonique, symptômes avant-coureurs d'une crise aiguë ; l'insurrection de la Bosnie et de l'Herzégovine provoquant la guerre turco-russe; la Russie victorieuse acculée dans l'impasse de San-Stefano, puis réduite à la portion congrue par le traité de Berlin ; l'expédition de Tunisie, contre-coup de l'agitation islamique sur le continent africain ; la platonique démonstration navale de Dulcigno, — telles sont les différentes manifestations politiques, conséquence de la dissolution de l'empire ottoman, dont nous avons eu à nous occuper dans nos précédents volumes. Si importants que soient en eux-mêmes ces événements divers, quelque intérêt qu'ils présentent pour l'historien, ils pâlissent et s'effacent devant la soudaine explosion de la guerre dans la vallée du Nil, devant Alexandrie en ruines et en cendres ! Aussi bien, tous ces faits ne s'enchaînent-ils pas avec une inexorable fatalité, et, à les voir découler les uns des autres, année par année, n'avons-nous pas, au début même (1), eu le pressentiment du triste avenir, devenu hélas ! aujourd'hui un lendemain irréparable !

Le peuple qui n'a pas hésité à commettre, de sang-froid, cette brutalité, cette cruauté inutile au point de vue militaire, qui s'appelle le bombardement d'Alexandrie, le peuple qui a eu assez peu de loyauté pour déposséder de

(1) Voir *Année maritime* de 1876.

ses droits séculaires la nation la moins intéressée, la moins absorbante, la moins gênante, celle qu'il se plaisait à appeler « sa meilleure alliée », ce peuple-là montre (ce dont nous n'avions jamais douté pour notre part) qu'il est un ennemi implacable ! Enfin, le peuple qui a eu recours aux procédés qui lui ont valu la victoire au combat des « quinze minutes », est au fond un peuple faible.

Ce qui a fait la force de l'Angleterre dans le passé causera, nous en avons la conviction, sa faiblesse dans l'avenir. En sacrifiant tout à ses propres intérêts, en adoptant une politique d'égoïsme, d'exclusivisme, elle a appris peu à peu aux autres peuples à la détester, puis à se forger des armes pour la défense de leurs intérêts. L'Amérique, l'Allemagne, pour ne parler que de ces nations, se ligueront un jour contre l'Angleterre, et celle-ci aura, au point de vue économique, le sort des conquérants insatiables qui, après avoir voulu faire la loi au monde entier, finissent par déchaîner contre eux leurs anciens vaincus, qui, après avoir dominé par la force, sont dominés à leur tour par la force.

Les luttes commerciales sont soumises aux mêmes vicissitudes que la guerre, et il y a des Waterloo économiques comme il y a des Waterloo militaires. L'Angleterre est plus près qu'on ne pense de cette terrible échéance. Elle a mis la main sur tout ce qu'il lui a plu de s'attribuer ; elle a des colonies sur tous les points du monde. Elle n'a pas rencontré d'obstacles, tant que les autres nations étaient endormies dans l'insouciance ou l'impuissance économique. Mais depuis cinquante ans, il s'est produit de nombreux réveils. Les ongles ont poussé avec les appétits. Il y a entre les peuples une terrible concurrence pour l'exploitation du globe; les tentatives d'expansion, les

convoitises coloniales se développent chaque jour. Les consommateurs deviennent producteurs à leur tour. L'orgueilleuse Albion a résisté tant qu'elle a pu. Le pourra-t-elle longtemps encore ? Le Canada, l'Australie et bien d'autres colonies lui échappent ou affichent des velléités d'affranchissement. Viennent des complications soudaines, pourra-t-elle faire face de tous côtés à la fois ? Trouvera-t-elle dans son île isolée les ressources militaires pour protéger les sources de sa richesse disséminées aux quatre coins du monde ?

Depuis un demi-siècle, les progrès de l'industrialisme ont provoqué un développement de la richesse, qui, en faisant du bien-être l'unique objectif des activités, a exercé sur les peuples une influence de démocratisation, de partage, de nivellement analogue à celle que l'on constate dans le sein de chaque société particulière où, par suite de la diffusion du bien-être, les suprématies de castes, de classes, d'individualités sont rendues de plus en plus difficiles. On a donné à ce phénomène économique le nom d'*américanisme*, parce qu'il est, en effet, plus sensible que partout ailleurs chez les Yankees.

En recherchant uniquement la richesse, l'Angleterre a suscité des imitations, puis des concurrences, qui la détrôneront parce qu'elle ne possède pas les moyens matériels de défendre son empire économique. Toute domination exige des sacrifices. La papauté avait compris que le pouvoir spirituel ne suffisait pas, et qu'à côté, il fallait, pour le maintenir incontesté et prestigieux, l'appui du pouvoir temporel, le bras séculier. Or, c'est ce bras séculier, le militarisme, qui fait défaut à l'Angleterre, ou, du moins, ce qu'elle en possède est presque négligeable.

L'Angleterre a des soldats, des soldats excellents indi-

viduellement et matériellement, mais elle n'a pas une armée ; de plus, elle est la moins militaire des nations. Son génie, essentiellement commercial, y répugne. Du reste, le caractère anglais, considéré en lui-même, est peu compatible avec les qualités, les aptitudes qu'exige la pratique du métier militaire. Il y a dans le métier des armes, un côté administration, organisation, un côté perfectionnement et instruction professionnelle que l'Anglais est tout aussi apte qu'un autre à s'assimiler. Mais ce n'est là que le côté matériel du métier. Le côté moral, artistique, si l'on peut dire, qui trouve à s'appliquer dans la conduite des opérations de guerre et qui exige ce flair, cette soudaineté de coup d'œil, cette inspiration, cette souplesse, cet esprit de résolution rapide, qui est la qualité maîtresse du général sur le champ de bataille, voilà ce qui s'accommode mal avec l'esprit solide, attentif, tenace, sans doute, mais un peu lourd et lent de l'Anglais. L'armée britannique compte dans ses rangs quelques officiers aussi distingués que ceux de n'importe quelle armée, mais combien y trouve-t-on de commandants, de généraux dans la véritable acception du mot ? D'abord, dans ce pays adonné tout entier au négoce et à l'industrie, et qui s'est tenu en dehors des grandes guerres continentales, il n'y a pas de traditions militaires, pas d'écoles de commandement. Un chauvinisme très développé, qui tient à l'orgueil patriotique de la race, ne saurait être confondu avec ces qualités essentielles dont nous venons de parler.

Ces lacunes de l'esprit militaire anglais ont été rendues très-sensibles par la manière dont les opérations de l'expédition d'Egypte ont été non-seulement conduites mais encore accueillies par l'opinion britannique. Nous ne parlerons pas du coup de théâtre du bombardement

d'Alexandrie ni du « combat de quinze minutes », qui, mieux que tous autres indices, révèlent la faiblesse militaire de l'Angleterre. Ces procédés entachés de *puffism*, ont été mis à la mode par un homme qui a exercé, dans ces dernières années, l'influence la plus néfaste sur la politique anglaise, lord Disraeli. Cette politique d'expédients, de trucs, de poudre aux yeux, a pu aveugler les Egyptiens; elle n'a pas donné le change à l'Europe.

L'expédition des Anglais sur les bords du Nil, en raison de l'absence de toute marine égyptienne et de l'infériorité manifeste de l'armement des forts d'Alexandrie (qui a réduit le bombardement de cette place à un simple exercice d'artillerie) ne présente qu'un maigre intérêt au point de vue naval proprement dit. Les seuls côtés intéressants de ce fait de guerre et desquels on puisse tirer quelque enseignement utile, sont : 1° l'étude de la mobilisation par mer du corps expéditionnaire ; 2° l'étude des effets balistiques et explosifs produits par les projectiles anglais contre les ouvrages défendant Alexandrie.

Si la préparation d'une guerre continentale présente des difficultés, combien sont plus compliquées les mesures qu'exige une expédition d'outre-mer où se combinent les deux éléments de l'action militaire, l'armée et la marine. Là, les conséquences de la moindre imprévoyance, du moindre oubli, peuvent être irrémédiables et celles de la moindre confusion peuvent être fatales. Non-seulement il faut qu'hommes et matériel soient en bon état et prêts au moment opportun, mais il faut, par la netteté des ordres, assurer l'exécution ponctuelle et régulière des mouvements. Il faut rendre harmonique le concours de deux forces habituées à évoluer sur des terrains différents et suivant des procédés différents. Posséder par soi-même,

au préalable, les moyens de transports maritimes ou avoir la possibilité de se les procurer rapidement dans la marine de commerce, est une condition primordiale de toute expédition maritime. Vient ensuite la nécessité d'avoir un matériel de débarquement approprié au littoral où l'on doit accoster.

L'Angleterre, la « reine des mers », possédait de longue date le matériel naval nécessaire. Aussi, ce qui aurait pu présenter de l'intérêt dans l'expédition égyptienne, est-ce bien moins encore l'examen des forces navales mises en branle, la description des ravages de l'artillerie anglaise contre les remparts d'Alexandrie, que l'étude de la préparation de la guerre, des principes suivant lesquels ont été dirigées la mobilisation et l'exécution des opérations. Une organisation maritime aussi considérable que celle de l'Angleterre, observée aux prises avec les nécessités soudaines de l'action, le fonctionnement de son mécanisme étudié dans les conditions en vue desquelles il a été créé, voilà ce qui serait intéressant et profitable. Nous parlons au conditionnel parce que les documents contenant des renseignements exacts sont peu nombreux. Ceux qu'il nous a été donné de consulter étaient incomplets : les uns portaient sur des points de détail, les autres étaient empreints, soit d'un décevant optimisme officiel, soit d'un chauvinisme aveugle. Nous tâcherons cependant, avec les éléments que nous avons pu recueillir, de donner à nos lecteurs une idée de l'ensemble des opérations et des mouvements effectués.

Le principe général de mobilisation adopté par l'Angleterre a consisté tout d'abord à envoyer en Egypte les troupes tenant garnison dans les places de la Méditerranée (Gibraltar, Malte, Chypre) et à remplacer celles-ci par

des troupes expédiées d'Angleterre. De la sorte, le corps expéditionnaire devait se trouver composé de troupes habituées au climat du midi. Malte et Chypre servirent de centres de dépôts et de bases d'opérations pour les contingents venant d'Angleterre, et Aden pour les troupes tirées de l'Inde. Le port qui a le plus contribué aux préparatifs de la guerre est celui de Portsmouth; viennent ensuite Londres, Liverpool, Southampton, etc. Dans l'Inde, les principaux embarquements s'effectuèrent à Bombay.

Les évènements d'Egypte ont fait ressortir l'importance de la possession de Chypre pour l'Angleterre. Nous avons montré, il y a quatre ans, par quel procédé cette puissance était parvenue à extorquer l'île turque. « L'Angleterre ne pouvait choisir, disions-nous, une position plus avantageuse ; elle complétait par un nouveau point de relâche, à la fois rapproché du continent asiatique et de l'isthme de Suez, sa ligne de communication (Gibraltar, Malte, Aden) avec ses établissements de l'Inde. Maîtresse de Chypre, elle possédait un poste d'observation qui lui permettait de rester isolée ou d'intervenir, suivant que ses intérêts l'exigeraient, dans les évènements qui pourraient se produire, soit dans l'Asie Mineure qu'elle plaçait sous son protectorat, soit en Asie. *Enfin, elle faisait face aussi du côté de l'Egypte et du canal de Suez* où elle avait de grands intérêts à protéger. » On verra plus loin quel profit l'Angleterre a tiré de sa nouvelle acquisition comme point d'appui de son action sur la côte égyptienne.

Suivant le *Times*, le caractère le plus remarquable de l'expédition d'Egypte a consisté en ce que c'est la première fois dans l'histoire militaire de l'Angleterre que les moyens ont été « exactement proportionnés au but à atteindre, que le gouvernement a soutenu entièrement le

commandant choisi par lui, et que les opérations ont été menées à leur issue dans les conditions et le laps de temps prévus à Londres, avant qu'aucun soldat eût été envoyé au dehors. Le gouvernement a eu la bonne fortune d'avoir pour conseillers des hommes qui n'avaient pas été les adversaires de la nouvelle organisation. Le ministre de la guerre a eu le bon sens et le courage d'agir suivant la meilleure opinion militaire, et le Trésor a été assez sage pour se rendre compte qu'il n'y a pas de moyens plus capables de rendre une guerre coûteuse que de pousser à ce qu'on la fasse plus économiquement que les circonstances ne le comportent. » Les seules mesures que le *Times* reconnaisse avoir été défectueuses, ce sont celles qui ont été prises pour les animaux de transport,dont l'insufisance s'est fait gravement sentir.

Les Anglais ont réussi dans leur expédition : ils ont eu la victoire pour eux à Tell–el–Kebir. De quelle façon, par quels procédés, peu importe. Nous laisserons systématiquement de côté toutes les allégations produites de divers côtés relativement aux intelligences que l'Angleterre aurait secrètement entretenues avec son adversaire, à l'influence corruptrice que son or aurait exercée sur le faux chef des rebelles, et aux autres charlataneries qui lui ont été attribuées. Nous admettons que la victoire de Tell-el-Kebir soit de bon aloi, *a fair play*. Ce qui nous intéresse particulièrement, et ce que nous chercherons à mettre en lumière, c'est l'action respective des forces de terre et de mer dans leur combinaison, dans leur collaboration en vue d'une expédition d'outre-mer comme celle d'Egypte. L'effort à effectuer a–t–il été exactement et rapidement apprécié dès le début par le commandement supérieur ? Cette appréciation faite, cette sorte de dia–

gnostic prononcé, les moyens y ont-ils été bien proportionnés ? Les mesures ordonnées, la direction imprimée ont-elles été sûres, compétentes, économiques ? En un mot, ce qui est intéressant pour le point de vue auquel nous nous plaçons forcément dans une publication du genre de celle-ci, c'est de rapprocher les moyens employés du but proposé et des résultats obtenus. De cette façon seulement, on peut apprécier la valeur militaire de l'effort effectué par les Anglais en Egypte, et avoir une idée des aptitudes de leur armée.

C'est là l'étude que nous nous proposons de faire dans les pages qui suivent, en nous appuyant sur les documents les plus certains qu'il nous a été possible de nous procurer. Ce que nous pouvons dire dès maintenant d'une manière générale, c'est qu'aux yeux des hommes qui ne jugent pas d'après les apparences mais bien d'après la nature intime des faits, l'Angleterre ne s'est pas tirée à son honneur, au point de vue militaire, de l'expédition d'Egypte. L'effort a été disproportionné aux résistances rencontrées (1). La destruction d'Alexandrie, cause de scènes de pillage et de carnage dignes des Peaux Rouges, restera une honte pour le peuple qui prétend marcher à la tête de la civilisation et qui n'est en réalité sensible qu'aux intérêts matériels et à condition, toutefois, que ce soient les siens propres. Si le bombardement des forts n'a pas été l'agent direct du pillage, il en a été la cause immédiate. L'Angleterre s'est gravement trompée ; en croyant montrer de la force, elle a fait preuve de faiblesse. Le gouvernement anglais, longtemps désorienté et

(1) Dans un article remarqué, le *People*, analysant la puissance militaire de l'Angleterre, disait que tout en possédant un effectif total de 563,818 hommes de toutes armes, il serait impossible d'en trouver plus de 31,560 pour constituer un corps expéditionnaire.

perplexe, a agi pour agir. Il s'est tiré de son inertie comme il a pu. Il a voulu *faire quelque chose*. Comme tous les indécis qui veulent faire preuve de résolution, comme tous les faibles qui veulent faire parade de pouvoir, il a osé tout d'un coup, violemment, sans mesure, et, l'avenir le prouvera, sans résultat durable. Quoi qu'on en pense, de l'autre côté du détroit, la plus grande force dans ce monde, la plus durable, est encore l'idée, la justice, la loyauté!

Démonstration navale franco-anglaise à Alexandrie (18 mai 1882). — Nous n'entrerons pas dans le détail des évènements de l'histoire intérieure égyptienne qui déterminèrent la France et l'Angleterre à se concerter pour envoyer une escadre à Alexandrie. Il nous suffira de dire que cette manifestation était destinée à affirmer aux yeux des populations orientales la communauté de vues des deux puissances occidentales et surtout à témoigner de leur intention bien arrêtée de protéger les intérêts de leurs nationaux si la sécurité publique venait à être menacée.

L'escadre combinée se réunit le 15 mai dans la baie de Souda (île de Crète), qu'elle quitta le 17, se dirigeant sur Alexandrie, où elle arriva le lendemain. Elle était composée des trois bâtiments français qui étaient stationnés au Pirée : le *La Galissonnière*, capitaine Miet, battant pavillon de l'amiral Conrad; le *Forbin*, capitaine Gourdon ; l'*Aspic*, capitaine Jauréguiberry, et des trois navires anglais : l'*Invincible*, capitaine Fitzroy, à bord duquel était arboré le pavillon de l'amiral Beauchamp-Seymour; le *Falcon*, capitaine Pringle, et le *Bittern*. Les autres vaisseaux de l'escadre anglaise : *Alexandra*, *Monarch*, *Superb*, *Inflexible*, *Temeraire*, *Bacchante* et *Iris*, restèrent en station dans la baie de Souda.

Une canonnière française fut envoyée à Port-Saïd pour protéger l'entrée du canal de Suez.

En même temps qu'elles envoyaient ces forces navales dans les eaux égyptiennes, la France et l'Angleterre adressaient, le 16 mai, à la Porte, une note identique dont voici la teneur : « Les gouvernements de France et d'Angleterre, en raison de la gravité des affaires en Egypte, ont résolu d'envoyer à Alexandrie une flotte alliée, qui se réunit actuellement dans la baie de Souda. Afin d'éviter des complications, il est de première importance que la Porte s'abstienne actuellement de toute intervention et ingérence, et il est probable que des propositions ultérieures lui seront faites pour le règlement des affaires égyptiennes. »

La Porte protesta contre l'envoi des bâtiments dans une circulaire adressée, le 17 mai, à ses représentants à l'étranger. D'après elle, rien ne justifiait une pareille intervention, qu'elle qualifiait d'attentatoire à ses droits de souveraineté, et qu'elle seule, supposé que la nécessité en fût démontrée, avait qualité de décider. Après avoir un moment eu l'intention d'envoyer, elle aussi, des vaisseaux, elle y renonça. Les bâtimens turcs restèrent dans la baie de Souda.

Suivant les déclarations de sir Charles Dirke à la Chambre des Communes, le gouvernement anglais espérait que la présence des bâtiments envoyés en Egypte, pour protéger les personnes et les biens des nationaux, contribuerait aussi, sans qu'il fût nécessaire de recourir à l'emploi de la force, au maintien du *statu quo*, de la souveraineté du sultan, de la situation du khédive et des libertés du peuple égyptien, ainsi qu'à l'observation des engagements internationaux.

Le 25 mai, les consuls généraux de France et d'Angleterre remirent au khédive une note collective dans laquelle ils demandaient l'éloignement temporaire d'Arabi et la dissolution du cabinet égyptien. Cette note détermina les ministres à donner leur démission sous prétexte que le consentement du khédive à l'intervention européenne dans les affaires d'Egypte était une atteinte à la souveraineté de la Porte. Arabi, loin de se laisser intimider par l'escadre qu'il savait n'avoir pas de troupes de débarquement, ne tint aucun compte de l'ultimatum anglo-français et ne discontinua pas d'organiser la défense. Les esprits, exaltés par le fanatisme musulman, étaient très excités contre les Européens. Une catastrophe était imminente. Le 11 juin, à la suite d'une rixe entre Maltais, Grecs et Arabes, une sorte d'émeute rappelant celle dont Salonique fut le théâtre en 1876, éclata à Alexandrie [1]. Un grand nombre d'Européens, dont quatre Français, furent massacrés, d'autres blessés; parmi ces derniers, se trouvaient les consuls d'Angleterre et de Grèce, le vice-consul et le chancelier du consulat d'Italie. Interrogé le 12 juin, à la Chambre, par M. Ténot, M. de Freycinet déclara que les amiraux français et anglais avaient les pouvoirs nécessaires pour débarquer leurs équipages; mais qu'ils n'en avaient pas fait usage dans la crainte d'augmenter l'exaspération des indigènes et de provoquer un soulèvement auquel les soldats auraient pu se joindre [2].

---

(1) Voir *Année maritime* de 1876, p. 4.

(2) « La situation est terrible ici, écrivait le correspondant du *Daily News*, et nous sommes entièrement à la merci de quelques milliers de soldats. Quoique vingt vaisseaux de guerre se trouvent dans le port ou dans le voisinage, les soldats savent qu'il n'y a pas de troupes à bord, et un débarquement quelconque provoquerait un carnage général. La flotte n'est nullement une protection. Sa présence a été la cause de la désastreuse situation actuelle. Avant que tous les Européens aient quitté le pays, une occupation armée amènerait un massacre certain.

» Tous les navires marchands du port sont assiégés par les fugitifs, et

A la suite des tragiques évènements du 11 juin, la population européenne d'Alexandrie fut prise d'une panique qui se traduisit par un exode presque général. Les paquebots stationnés dans le port furent assiégés par des flots de fugitifs affolés de peur; mais comme les navires étaient insuffisants pour recevoir tous les émigrants qui voulaient s'embarquer, les différents gouvernements européens durent se préoccuper d'assurer des moyens de transport à leurs nationaux. La France envoya la *Sarthe*, la *Corrèze* et d'autres transports. Lord Seymour nolisa des bâtiments marchands anglais et égyptiens. L'Allemagne donna l'ordre à l'*Habicht*, qui se trouvait à Malte, de se rendre à Alexandrie, mais les aménagements de cette canonnière étant trop exigus, elle dût affréter à Constantinople des steamers du Lloyd. L'Autriche envoya le cuirassé *Laudon*. L'Italie, qui avait à Constantinople une colonie assez nombreuse, envoya le *Castelfidardo*, l'*Affondatore* et un aviso. Ajoutons, d'après le *Times*, ce détail significatif que les commandants des bâtiments de guerre allemands, autrichiens et italiens mouillés en rade d'Alexandrie, avaient reçu pour instructions de se borner à protéger leurs nationaux, mais d'éviter toute action indépendante ou combinée, afin qu'il n'y eût aucune apparence que ces trois puissances s'identifiaient avec la manière d'agir de la France et de l'Angleterre. La Hollande envoya le *Marnix* et le *Bonaire*; le Portugal, le *Vasco-de-Gama*; l'Espagne le *Sagunto*, et la Russie, un seul navire de guerre. Quant à la Grèce, elle envoya

---

les vapeurs qui partent sont encombrés de dames. Le gouvernement et les officiers disent qu'ils peuvent maintenir l'ordre aussi longtemps qu'il n'y a aucune action de la part de la flotte; mais l'attitude de l'armée ne dépend pas uniquement de l'action de la flotte seule. Elle dépend des événements du Caire. Un mot d'Arabi, et l'armée marcherait comme un seul homme. »

un transport pour offrir un asile éventuel à ses résidents ainsi que deux frégates avec quatre compagnies de débarquement. Il n'est pas jusqu'au gouvernement des Etats-Unis qui n'ait donné l'ordre à ses bâtiments de guerre croisant dans la Méditerranée de se rendre à Alexandrie afin d'offrir leur protection aux sujets américains fixés en Egypte.

Armements maritimes de la France. — Les massacres d'Alexandrie, joints à la subite attitude belliqueuse de l'Angleterre, impressionnèrent vivement l'opinion publique en France et déterminèrent le gouvernement à prendre des mesures de précaution, afin d'être en état de faire face aux éventualités qui pouvaient se produire. Nous ne pouvons qu'indiquer très brièvement ici les armements ou plutôt les préparatifs maritimes, l'expression est plus juste, qui furent effectués dans nos ports de guerre. Nous avons hâte d'arriver au bombardement d'Alexandrie, le seul événement qui présente de l'intérêt et renferme quelque enseignement au point de vue maritime.

Au commencement du mois de juillet, le port de Toulon recevait l'ordre de procéder à l'armement immédiat de tous les cuirassés et transports disponibles. Les cuirassés de 1er rang, l'*Héroïne* et la *Revanche* étaient promptement mis en état de prendre la mer. Au 4 juillet, les transports *Bien-Hoa*, *Annamite*, *Mytho*, *Tonkin*, *Orne*, *Aveyron*, *Finistère*, *Calvados*, *Entreprenante* étaient complétement parés et pouvaient partir dans les quarante-huit heures. Les transports l'*Algésiras*, la *Cérès*, la *Corrèze*, la *Creuse*, la *Dryade*, le *Jura*. la *Guerrière*, le *Var* et la *Vienne* poussaient activement leurs armements. Ces dix-huit bâtiments, auxquels on en

ajouta d'autres dans la suite, pouvaient embarquer trente mille hommes avec la cavalerie, l'artillerie, les chevaux et les vivres nécessaires.

Les autres ports n'étaient pas inactifs. Conformément aux ordres enjoignant à Lorient de placer en seconde catégorie de réserve les cuirassés désarmés dans le port, l'*Atalante*, la *Savoie* et le *Château-Renaud*, se préparaient à toute éventualité. Cherbourg et Brest armaient le *Turenne*, l'*Infernet*, la *Valeureuse*, la *Jeanne-d'Arc*, la *Flandre*, la *Reine-Blanche*, la *Dévastation*, la *Surveillante*, le *Dupetit-Thouars*, le *Voltigeur* et le *Lynx*.

Les forces navales destinées à coopérer, le cas échéant, à une action dans les eaux égyptiennes, se composaient: 1° de la division du Levant, qui était devant Alexandrie, sous les ordres du contre-amiral Conrad, et de la station de Tunis, qui devait surveiller la côte tunisienne; 2° de l'escadre de la Méditerranée, réunie aux îles d'Hyères, sous le commandement en chef du vice-amiral Krantz; 3° d'une escadre de réserve, en formation dans quatre de nos ports [1] et qui devait comprendre les dix cuirassés suivants : l'*Héroïne* et la *Revanche*, en armement à Toulon; l'*Atalante*, la *Savoie* et le *Chateau-Renaud*, à Lorient; la *Dévastation*, la *Surveillante* et le *Dupetit-Thouars*, à Brest, et les avisos *Turenne* et *Infernet*, à Cherbourg. Le vice-amiral Thomasset fut désigné pour commander en

---

(1) Pour faire face aux dépenses occasionnées par ces armements, M. de Freycinet déposa à la Chambre, le 8 juillet, un projet de loi demandant un crédit extraordinaire de 7,835,000 fr. Ce crédit était spécialement destiné : 1° à armer pendant six mois l'escadre de réserve; 2° à exécuter des travaux de réparations à certains bâtiments pour lesquels il n'avait pas été prévu au budget de 1882 de crédits d'entretien et qui, en attendant l'achèvement des navires en construction, pouvaient rendre encore d'utiles services, 3° à payer des dépenses résultant de l'armement de la *Thétis* et de la *Corrèze*, et de la réquisition de trois paquebots chargés du transport des émigrants d'Alexandrie. Les crédits furent votés par 424 voix contre 64 dans la séance du 18 juillet.

chef l'escadre de réserve et le brave contre-amiral Pierre en fut nommé commandant en sous-ordre.

Une grande partie des marins disponibles dans les ports de la Manche et de l'Océan furent dirigés sur Toulon où s'effectuaient les armements les plus considérables. Conformément à l'usage, le *Journal officiel* n'annonça pas la levée des inscrits, mais les journaux des départements côtiers firent connaître que l'ordre de levée avait été affiché dans tous les ports de mer. L'Etat appelait 4,000 hommes des dernières classes de l'inscription maritime choisis parmi les hommes libérés ou en congé renouvelable, qui comptant moins de quatre années de services, n'avaient pas fini leur temps. Les officiers de marine et les officiers mariniers en congé ou en disponibilité, recevaient l'ordre de rallier leurs ports d'attache; la concession de nouveaux congés était suspendue.

Le 3 juillet au soir, l'aviso le *Duguay-Trouin*, ancré depuis plusieurs jours au golfe Juan avec le *Desaix*, partait en éclaireur pour Alexandrie, et, le lendemain, les autres bâtiments de l'escadre quittaient les îles d'Hyères. Après avoir gagné la côte tunisienne, l'escadre devait se rapprocher du théâtre des opérations éventuelles. Elle formait un effectif total de 5,000 hommes environ avec 85 canons, 80 canons-revolvers Hotchkiss, 2,000 fusiliers marins et 15 pièces de débarquement. Les bâtiments qui la composaient étaient les suivants :

Escadre d'Evolutions.

Commandant en chef : vice-amiral Krantz (1).
Commandant en sous ordre : contre-amiral Martin.

(1) Le vice-amiral Krantz devait prendre le commandement en chef de toutes les forces navales dans les eaux égyptiennes.

Chef d'état-major : capitaine de vaisseau Regnault de Prémesnil.

1re division.

Colbert, cuirassé d'escadre (760 hommes, 15 canons) ; capitaine de vaisseau Augey-Dufresse (pavillon du vice-amiral). — *Friedland*, cuirassé d'escadre (720 hommes, 16 canons) ; capitaine de vaisseau Lefèvre. — *Océan*, cuirassé d'escadre (650 hommes, 8 canons) ; capitaine de vaisseau Coudein. — *Desaix*, éclaireur d'escadre (300 hommes, 8 canons) ; capitaine de frégate Gadaud.

2e division.

Trident, cuirassé d'escadre (750 hommes, 12 canons) ; capitaine de vaisseau Caubet (pavillon du contre-amiral). — *Marengo*, cuirassé d'escadre (700 hommes, 12 canons) ; capitaine de vaisseau Layrle. — *Redoutable*, cuirassé d'escadre (640 hommes, 8 canons) ; capitaine de vaisseau Béhic. — *Duguay-Trouin*, croiseur à barbette (350 hommes, 8 canons) ; capitaine de frégate de Lamornaix. — Eclaireur de l'escadre : *Forbin*, aviso (200 hommes, 8 canons) ; capitaine de frégate Gourdon.

Voici quelle était la composition des autres forces navales destinées à participer éventuellement aux opérations :

ESCADRE DE RÉSERVE (1)

Commandant en chef : vice-amiral Thomasset.
Commandant en sous-ordre : contre-amiral Pierre.

1re division.

Dévastation, cuirassé d'escadre (800 hommes, 10 canons) ; capitaine de vaisseau Rallier (pavillon du vice-amiral). — *Héroïne*, cuirassé d'escadre (750 hommes, 16 canons) ; capi-

(1) Les commandants des navires de l'escadre de réserve ont été nommés par décrets des 1er et 5 juillet 1883 ; le contre-amiral Pierre, par décret du 3 juillet, et le commandant en chef, par décision présidentielle du 23 juillet 1883.

taine de vaisseau Ribell. — *Revanche,* cuirassé d'escadre (700 hommes, 12 canons) ; capitaine de vaisseau Albigot. — *Surveillante,* cuirassé d'escadre (700 hommes, 14 canons) ; capitaine de vaisseau Besnard. — *Dupetit-Thouars,* croiseur à barbette (350 hommes, 10 canons) ; capitaine de frégate Reyniers.

2e division.

Turenne, cuirassé d'escadre (760 hommes, 16 canons) ; capitaine de vaisseau Vignes (pavillon du contre-amiral). — *Savoie,* cuirassé d'escadre (720 hommes, 12 canons) ; capitaine de vaisseau de Marcq de Blond de Saint-Hilaire. — *Atalante,* cuirassé de station (650 hommes, 12 canons) ; capitaine de vaisseau Desnouy. — *Infernet,* croiseur à barbette (300 hommes, 8 canons) ; capitaine de frégate Conneau. — *Château-Renaud,* croiseur à barbette (300 hommes, 7 canons) ; capitaine de frégate Fournier. — *Aveyron,* grand transport (300 hommes, 4 canons) ; capitaine de frégate Michelin. Ce dernier bâtiment était chargé du ravitaillement des munitions.

DIVISION DU LEVANT

Commandant : contre-amiral Conrad.

La Galissonnière, cuirassé d'escadre (650 hommes, 6 canons) ; capitaine de vaisseau Miet (pavillon amiral). — *Alma,* cuirassé de station (600 hommes, 10 canons) ; capitaine de vaisseau Olry. — *Reine-Blanche,* cuirassé de station (600 hommes, 10 canons) ; capitaine de vaisseau Carof. — *Bouvet,* aviso de station à hélice (300 hommes, 4 canons) ; capitaine de frégate Chauvin. — *Voltigeur,* aviso de station à hélice (300 hommes, 4 canons) ; capitaine de frégate Talpomba. — *Bisson,* aviso de station (250 hommes, 4 canons) ; capitaine de frégate Crespin.

STATION DE TUNISIE

Les canonnières à hélice : — *Aspic* (130 hommes, 4 canons) ; lieutenant de vaisseau Jauréguiberry. — *Chacal,* (110 hommes, 3 canons) ; lieutenant de vaisseau Henrique. — *Etendard* (100 hommes, 3 canons) ; lieutenant de vaisseau

Rivet. — *Gladiateur* (80 hommes, 2 canons); lieutenant de vaisseau de Kersabiec. — *Vipère* (90 hommes, 2 canons); lieutenant de vaisseau Lejard.

Quant au corps expéditionnaire destiné à être embarqué sur la flotte, il devait se composer de trois brigades comprenant : la première, 8 bataillons d'infanterie de marine, à 4 compagnies fortes chacune de 150 hommes; la deuxième, 8 bataillons de 600 hommes chacun, tirés des régiments de zouaves de Tunisie et d'Algérie. La troisième devait être formée de 8 bataillons d'infanterie de ligne empruntés aux troupes d'Algérie, qui devaient être remplacés par un nombre égal de bataillons tirés des garnisons de France.

Les mesures relatives à la mobilisation de l'infanterie de marine reçurent un commencement d'exécution vers le 20 juillet. Dans l'exposé des motifs du projet de loi déposé à la Chambre des députés, le 24 juillet, et tendant à l'ouverture d'un crédit de 9,400,000 fr. pour la protection du canal, le ministre de la marine indiquait dans quelles conditions nos forces devaient participer à l'expédition :

« Messieurs, disait l'amiral Jauréguiberry, les événements dont l'Egypte est le théâtre inspirent depuis quelques jours des inquiétudes sérieuses au sujet de la sécurité du canal de Suez. Cette importante voie de communication, à l'ouverture de laquelle la France a pris une part si considérable, relie, comme vous le savez, l'Europe entière aux contrées les plus riches de l'extrême Orient. Nous ne pouvons donc l'abandonner au hasard d'entreprises qui menaceraient, sinon de la détruire, au moins de la rendre impraticable pendant quelque temps au préjudice de nos plus belles colonies, de notre industrie et de notre commerce. L'Angleterre, qui en profite encore plus que nous et qui partage nos craintes, nous a proposé de nous unir à elle en combinant les moyens d'action des deux marines pour mettre le canal de Suez à l'abri de toute atteinte et protéger les nombreux navires qui le parcourent. Adoptant ces propositions, le gouvernement a pensé qu'il conviendrait de mettre à la

disposition du contre-amiral commandant en chef la division navale du Levant un corps de débarquement emprunté à l'infanterie de marine, aux équipages de la flotte, et qui occuperait, si cela devenait nécessaire, un certain nombre de points dans la partie nord du canal, tandis que les troupes anglaises s'établiraient dans la partie sud. Nous espérons qu'en faisant en même temps parcourir le canal dans toute sa longueur par des bâtiments légers, nous réussirons à donner aux navires de commerce la sécurité qui leur est indispensable. Ces considérations et les préparatifs que nous sommes appelés à faire nous conduisent à demander un crédit extraordinaire de 9,400,000 fr., qui permettrait au département de la marine d'entretenir au besoin en Egypte un corps de débarquement de 8,000 hommes. Nous n'enverrions immédiatement à Port-Saïd et El-Kantara que 4,000 hommes environ, mais, comme il peut survenir des circonstances qui nous obligent à augmenter l'effectif du corps de débarquement, nous avons pensé que, pour éviter les difficultés provenant de l'absence du Parlement pendant l'intercession, il vaut mieux vous prier de mettre tout de suite à notre disposition les fonds nécessaires pour parer à toute éventualité. »

La Chambre, qui, quelques jours auparavant, avait voté les crédits destinés à l'entretien de l'escadre de réserve, spécialement créée en vue des événements d'Orient, refusa de sanctionner la politique d'intervention adoptée par M. de Freycinet. Par 417 voix contre 75, elle repoussa les crédits, et M. de Freycinet dut donner sa démission.

Etat de l'armée anglaise au moment des événements d'Egypte. — Pour être à même d'apprécier l'importance et la valeur technique de l'effort militaire effectué par l'Angleterre, il est nécessaire de jeter un coup d'œil sur l'état dans lequel se trouvait l'armée de cette puissance, lorsqu'elle se décida à intervenir en Egypte. A ce moment, il y avait environ un an qu'une importante réforme, celle de la création de *régiments territoriaux* (décidée par le *general Order* du 11 avril 1881, relatif à l'*Army organi-*

zation et applicable à partir du 1er juillet suivant) avait été adoptée sur l'initiative du ministre de la guerre, M. Childers. D'après l'ancienne organisation, l'infanterie régulière de l'armée anglaise comprenait, en dehors de la brigade de la garde (forte de 7 bataillons), 110 régiments dont 25 à 2 bataillons, 83 à 1 bataillon et 2 de rifles à 4 bataillons, soit en tout 141 bataillons. Le bataillon anglais se compose de huit compagnies actives et de deux de dépôt ; son effectif varie de 800 à 1,000 hommes de troupe. A côté des réguliers, se trouvait la milice du Royaume-Uni, forte de 135 bataillons d'infanterie ayant un nombre variable de compagnies et répartis inégalement entre les 70 sous-districts de brigade. Le but de la réforme de M. Childers avait été de fondre ensemble l'infanterie de ligne et celle de la milice, afin d'unir par un lien plus étroit les bataillons d'infanterie régulière qui, jusqu'alors, ne se trouvaient en quelque sorte que juxtaposés et sans cohésion dans le même sous-district de brigade. Fusionnant les 141 bataillons d'infanterie régulière avec les 135 de la milice, le chef du War Office en groupa plusieurs ensemble, de manière à former 69 régiments territoriaux. Cette mesure donna pour l'Angleterre proprement dite, le pays de Galles et l'Ecosse, 61 régiments territoriaux, savoir : 56 régiments à 4 bataillons, dont 2 d'infanterie régulière et 2 de milice ; 2 régiments à 5 bataillons, dont 2 d'infanterie régulière et 3 de milice ; 1 régiment à 2 bataillons, dont 1 d'infanterie régulière et 1 de milice ; 2 régiments de *rifles* à 9 bataillons, dont 4 d'infanterie régulière et 5 de milice. Pour l'Irlande, il y a 8 régiments territoriaux, dont 6 à 5 bataillons (2 d'infanterie régulière et 3 de milice). Les deux autres régiments ont 6 bataillons dont 4 de milice.

D'autres réformes devaient trouver une application plus directe dans l'expédition qui fait l'objet de notre étude : ce sont les dispositions adoptées par M. Childers en vue d'assurer, dans le cas où une mobilisation subite aurait été rendue nécessaire, la prompte organisation d'un 1er corps d'armée. A cet effet, le ministre désigna d'avance les troupes d'infanterie, de cavalerie et d'artillerie destinées à entrer dans la composition de ce corps, à savoir : 1o vingt-et-un bataillons d'infanterie complétés à l'effectif de guerre de 1,000 hommes, comprenant 3 bataillons fournis par la brigade d'infanterie de la garde, 12 bataillons d'infanterie de ligne en garnisou dans le Royaume-Uni et 6 bataillons fournis par les places de la Méditerranée (Gibraltar, Malte et Chypre) ; 2o six régiments de cavalerie, tous stationnés dans le Royaume-Uni, comptant 542 hommes et 400 chevaux chacun ; 3o dix-sept batteries d'artillerie, dont quatre à cheval et treize montées, toutes également en résidence dans la métropole, d'un effectif de 151 hommes et 104 chevaux pour la batterie à cheval et de 145 hommes et 86 chevaux pour la batterie montée ; 4o quatre compagnies du génie avec parc de campagne, équipage de ponts. Les troupes des services auxiliaires (services de santé, train et subsistances), n'étaient pas désignées d'avance.

D'après la nouvelle organisation, l'âge requis pour contracter l'enrôlement volontaire qui, ainsi qu'on le sait, est l'unique source de recrutement en Angleterre, a été porté de dix-huit à dix-neuf ans, à la condition de posséder la vigueur physique correspondant à cet âge. Les soldats envoyés aux Indes ou sous les tropiques doivent être âgés de vingt ans et avoir servi au moins pendant une année. Une fois dans les pays chauds, on ne peut les envoyer en

campagne que s'ils sont suffisamment acclimatés par un séjour d'un an dans ces régions. La durée du service actif dans l'Inde a été fixée à huit années au lieu de sept et la permission peut être accordée de la prolonger jusqu'à une période maximum de douze ans. Cette mesure peut, au besoin, être également appliquée aux soldats en service hors du Royaume.

Le ministre exposait, dans les termes suivants, les motifs qui l'avaient déterminé à adopter une répartition nouvelle des effectifs des 141 bataillons de l'infanterie de ligne :

« Au nombre des réformes dont l'étude de la réorganisation de l'armée m'a démontré la nécessité, il en est une des plus importantes qui a pour but de nous permettre d'être constamment prêts à faire face à ces expéditions, à ces guerres d'un ordre secondaire que nous ne saurions éviter, comme le prouve l'histoire de ces dix dernières années. Si nous nous trouvions engagés dans une guerre européenne ou obligés de défendre notre Empire des Indes, nous pourrions naturellement appeler de suite à l'activité la réserve de l'armée ; environ 25,000 soldats instruits seraient ainsi incorporés dans nos rangs, sans parler des hommes que pourrait fournir la réserve de la milice. Nos bataillons de l'intérieur seraient donc portés facilement à l'effectif de guerre et se trouveraient prêts à entrer immédiatement en campagne ; mais il nous faut également être en état de faire face à des événements d'un caractère beaucoup moins grave ; tel est le but des modifications que je soumets à l'approbation de la Chambre... »

Création d'un corps expéditionnaire anglais. — Ainsi qu'on le voit, la grande préoccupation du gouvernement anglais, en adoptant les mesures imaginées par M.

Childers, avait été d'avoir un corps d'armée tout prêt pour agir à l'extérieur. Qu'il ait prévu l'expédition d'Egypte ou qu'il ait simplement entendu pourvoir à des nécessités possibles, éventuelles, le chef du War-Office ne pouvait pas accomplir de réforme plus opportune. Son mérite aura été d'avoir fait rapidement profiter l'armée anglaise des enseignements que comportait notre expédition de Tunisie.

Pour se rendre compte des conditions dans lesquelles s'est effectuée la mobilisation du corps expéditionnaire, il importe tout d'abord d'en connaître la composition. Nous entrerons à cet égard dans quelques détails en ce qui concerne l'énumération du personnel militaire, du matériel de campagne, des chevaux et bêtes de somme, etc. Ces détails, qui peuvent sembler inutiles au premier abord, permettront de mesurer, aussi exactement que possible, les sacrifices que l'Angleterre s'est imposés de même qu'ils permettront de mieux apprécier ce qu'il a fallu faire pour assurer les transports maritimes. De plus, il peut n'être pas sans intérêt, au moment où, depuis l'expédition de Tunisie, on étudie en France l'organisation d'une armée d'outre-mer, de savoir de quelle façon la nation colonisatrice par excellence a composé l'armée destinée à lui assurer une nouvelle possession.

C'est le 20 juillet, qu'on décida de porter l'effectif des troupes en Egypte à un corps d'armée de deux divisions (1).

D'après des renseignements empruntés au *Times*, voici quelle était la composition du corps expéditionnaires placé sous le commandement en chef du lieutenant-général Sir

(1) Les effectifs des différents corps ci-après indiqués représentaient les *prévisions* du *War Office*, et non pas toujours ce qui a été réellement expédié en Egypte. Les journaux anglais ont beaucoup exagéré, systématiquement, les effectifs.

Garnet Wolseley. Le chef d'état-major et commandant en second était le lieutenant-général Sir John Adye ; le commandant de l'artillerie, le brigadier général Goodenough; le commandant du génie, le brigadier Nugent. Le corps comprenait deux divisions :

PREMIÈRE DIVISION

Commandant : le lieutenant-général Willis.

1re brigade, commandée par le major-général duc de Connaught et Strathearn. — Trois bataillons d'infanterie de la garde : le 2e bataillon des *Coldstream Guards* (761 hommes); le 2e bataillon des *Grenadiers Guards* (761 hommes); le 1er bataillon des *Scots Guards* (767 hommes). — Effectif total : 90 officiers, 3 *warrant officers* (adjudants) et 2,289 hommes. Chacun de ces bataillons était accompagné de 4 chevaux d'officier, 4 chevaux de troupe, avec 26 animaux de trait, 21 animaux de bât, 2 voitures à eau, 10 voitures à deux roues, 149 tentes.

2e brigade, commandée par le major-général Graham. — Quatre bataillons : le 2e bataillon du *Royal Irish Regiment* (762 hommes); le 1er bataillon du *West Kent* (862 hommes) ; le 2e bataillon du *York and Lancaster* (761 hommes) ; le 1er bataillon du *Royal Irish Fusiliers* (761 hommes). — Effectif total : 120 officiers, 4 *warrant officers* et 3,146 hommes.

Troupes divisionnaires. — 2e bataillon du *Duck of Cornwall's light infantry* (861 hommes) ; deux escadrons du 19e régiment de hussards (287 hommes et 267 chevaux); batteries A et D de la 1re brigade d'artillerie montée (7 officiers, 194 hommes, 153 chevaux, 6 bouches à feu, 6 caissons, 6 voitures à bagages, 1 voiture à eau, 1 voiture à deux roues et 1 forge); 24e compagnie du génie (6 officiers, 185 hommes); 11e compagnie du *Commissariat and transport* ou train (3 officiers, 208 hommes, 154 chevaux), 7 mules, 7 muletiers.

DEUXIÈME DIVISION

Commandant : le lieutenant-général Sir John Hamley.

3e brigade, commandée par le major général Alison.— Quatre bataillons de Highlanders complétés à un effectif uniforme de 768 hommes : le 1er bataillon du *Royal Highlanders Regi-*

ment; le 2e bataillon de *Highland light Infantry Regiment*; le 1er bataillon du *Gordon Highlanders Regiment*; le 1er bataillon du *Cameron Highlanders Regiment*. — Effectif total : 120 officiers, 4 *warrant officers* et 3,068 hommes avec leur complet régimentaire en tentes, voitures, chevaux

4e *brigade*, commandée par le major général Sir E. Wood. — Trois bataillons à l'effectif de 861 officiers et soldats : le 1er bataillon *Berkshire Regiment*; le 1er bataillon du *South Staffordshire Regiment*; le 1er bataillon du *Shropshire light Infantry;* cinq compagnies du 1er bataillon du *Sussex Regiment* fortes de 367 officiers et soldats et qui devaient être renforcées par les trois autres compagnies stationnées à Chypre avec l'état-major. — Effectif total : 115 officiers, 5 *warrant officers* et 2,975 hommes.

Troupes divisionnaires. — 3e bataillon du *King's Royal Rifle corps* (961 hommes) ; deux escadrons du 19e régiment de hussards (287 hommes et 267 chevaux) ; les batteries I et N de la 2e brigade d'artillerie montée (7 officiers, 194 hommes et 153 chevaux, 6 bouches à feu, 6 caissons, 6 voitures à bagages, 1 voiture à eau, 1 voiture à deux roues et 1 forge); 26e compagnie du génie (6 officiers, 185 hommes) ; 12e compagnie du *Commissariat and Transport* ou train (3 officiers, 211 hommes, 154 chevaux, 7 mules, 7 muletiers).

Brigade de cavalerie, commandée par le major-général Drury Lowe.— Trois régiments : un régiment de marche de la garde à 3 escadrons (25 officiers, 452 hommes, 431 chevaux, 100 tentes) ; les 4e et 7e *Dragoon Guards* (64 officiers, 1,146 hommes 1,052 chevaux, 4 voitures d'eau, 12 voitures, à deux roues, 2 caissons de munitions, 2 forges et 264 tentes. Effectif total : 86 officiers, 3 *warrant officers* 1,598 hommes et 1,483 chevaux. La batterie N de la 2e brigade d'artillerie montée (7 officiers, 175 hommes, 176 chevaux, 6 bouches à feu, 6 voitures à bagages et une forge) ; la 17e compagnie du train (2 officiers, 2 *warrant officers,* 178 hommes, 3 forges) ; une demi-compagnie de brancardiers forte de 71 hommes.

Troupes de corps. — *Artillerie de campagne :* batterie G de la brigade B à cheval (7 officiers et 175 hommes) ; batteries C et I de la 3e brigade montée (7 officiers et 168 hommes) ; la réserve de munitions, formée par la batterie F de la 1re brigade montée (7 officiers, 178 hommes, 207 chevaux, 42 caissons de munitions, pour armes portatives, 4 affûts de rechange et 4 voitures de réserve).

Artillerie de siège : quatre batteries d'artillerie de place,

les 4e et 5e batteries de la *London Division* et les 5e et 6e batteries de la *Scottish Division*. Ces batteries ont 4 officiers et 138 hommes.

Il convient d'ajouter aux effectifs de l'artillerie, 4 officiers et 120 hommes fournis volontairement par la *Fencible Artillery* (troupe de milice locale de Malte), et débarqués à Alexandrie.

Le nombre des bouches à feu envoyées en Egypte a été de 54 (non compris celles du contingent indien).

Génie : 8e compagnie (5 officiers, 103 hommes); 17e compagnie (4 officiers, 85 hommes); 18e compagnie (6 officiers, 99 hommes); 1 équipage de ponts, comprenant 7 officiers, 194 hommes, 61 chevaux et 10 haquets (le tonnage de cet équipage pouvait être évalué à 470 tonnes); 1 peloton de télégraphistes (5 officiers, 184 hommes et 12 voitures du service spécial des télégraphes, sans compter les voitures ordinaires; environ 400 tonnes); 1 parc de campagne, comprenant 1 officier et 33 hommes, 1 voiture-imprimerie ; 1 personnel des transports par les voies ferrées, fort de 4 officiers et 85 hommes.

Train : 15e compagnie (1 officier, 150 hommes et 201 chevaux et animaux de bât); 8e compagnie (2 officiers, 238 hommes et 272 chevaux et animaux de bât) ; 2e compagnie, affectée au train auxiliaire (2 officiers, 43 hommes); 7e compagnie (2 officiers, 43 hommes); 10e compagnie (2 officiers, 86 hommes et 26 chevaux ou bêtes de somme).

Service de santé : Il y avait par division deux ambulances de campagne et une demi-compagnie de brancardiers (6 officiers et 71 hommes). Les deux ambulances de chaque division comportaient un effectif de 12 officiers et 90 hommes. La division disposait de 212 tentes affectées au service médical et qui se partageaient en tentes de malades et en tentes pour les opérations chirurgicales. Deux ambulances devaient en outre être envoyées à chaque division et établies sur la base d'opérations; enfin, le service médical du corps d'armée devait disposer de 32 officiers, 180 hommes et 205 tentes, parmi lesquelles 33 tentes d'ambulances, 1 ambulance mobile et 3 hôpitaux sédentaires. Indépendamment du service vétérinaire attaché à chaque régiment de cavalerie, il y avait 4 vétérinaires par division et 10 au corps d'armée.

Chaque division avait son bureau de poste disposant d'une vaste tente; le service postal était organisé de même au quartier général du corps d'armée ; enfin, un bureau spécial de 22 employés devait être établi sur la base d'opérations.

Le service de la police devait être assuré par un corps de police montée (2 officiers et 73 hommes) et par un corps de police à pied de 2 officiers et 65 hommes.

Aux troupes que nous venons d'indiquer, il y a lieu d'ajouter deux bataillons non endivisionnés : le 2e bataillon de *Manchester*, provenant de Malte, et le 2e bataillon du *Derbyshire*, de Gibraltar, ayant chacun 30 officiers, 1 *warrant officer* et 750 hommes et qui étaient destinés à tenir garnison à Alexandrie avec le détachement de la *Malta Fencible Artillery*.

Les troupes dont nous venons de donner l'énumération présentaient dans leur ensemble, d'aprés le *Times*, auquel ces renseignements sont empruntés, un total de 14 officiers généraux, 73 colonels, 176 majors, 235 capitaines, 601 lieutenants, 88 *warrant officers* et 22,802 hommes.

L'effectif des chevaux se décomposait comme il suit : 768 chevaux d'officier, 2,303 chevaux de troupe, 2,563 chevaux de trait et 503 animaux de bât. Les divers convois comprenaient 111 voitures à eau, 776 voitures à deux roues, 23 voitures à quatre roues, 47 caissons de munitions pour armes portatives, 38 forges, 58 bouches à feu avec leurs affûts, 55 caissons de munitions d'artillerie, 25 voitures d'approvisionnements divers. Le total des tentes était de 5,512, dont 3,475 tentes circulaires et 2,037 du modèle indien.

Les chiffres cités plus haut comprennent les divers états-majors de corps d'armée, de division, de brigade ; le personnel employé sur la base d'opérations et sur les lignes de communication ; enfin, les officiers employés à titre spécial. L'état-major se composait de 25 colonels, 33 majors, 26 capitaines et 2 lieutenants.

L'effectif total de l'armée européenne d'Egypte se montait donc à 23,987 officiers et soldats (1) et 6,227 chevaux.

(1) Il y a lieu de remarquer que ces chiffres, comme ceux qui suivent, représentent des effectifs maximum, résultant des prévisions du *War Office*. En réalité, le chiffre des troupes envoyées en Egypte a été inférieur. — D'après un état préparé par le ministère de la guerre d'Angleterre, le corps expéditionnaire ayant fait la campagne d'Egypte se composait, à la date du 23 septembre 1882, officiers et soldats compris, de : artillerie, 117 hommes et 65 chevaux ; cavalerie, 2,394 hommes et 2,047 chevaux ; train d'artillerie, 1,881 hommes et 1,406 chevaux ; infanterie, 8,160 hommes et 546 chevaux de l'état-major ; autres troupes, 3,801 hommes et 1,423 chevaux, formant un ensemble de 16,353 hommes et et 5,487 chevaux. Le contingent indien se composait de 7,563 combattants et de 6,880 bêtes de somme de toutes sortes. Au mois de mars 1883, le corps d'occupation avait été réduit à 8,600 hommes. Voir la note de la page 29.

Contingent indien : Indépendamment du corps d'armée européen, sir Wolseley devait avoir sous ses ordres la division du major général Sir Herbert Macpherson, fournie par l'armée des Indes et comprenant deux brigades commandées par le lieutenant-général Hughes et le colonel Tanner. La division indienne devait être ainsi composée :

1 batterie de 9 livres, traînée par des chevaux (6 officiers, 157 hommes) ; 1 batterie de montagne, formée à l'aide de la 7e batterie de la *Northern Division* (artillerie de place), et armée de pièces de 7 livres trainées par des mules (6 officiers et 106 hommes) ; 3 régiments de cavalerie, tous indigènes et appartenant à l'armée du Bengale, savoir : le 2e régiment (8 officiers et 500 hommes) ; le 6e régiment (même effectif) ; le 13e régiment (même effectif).

La province de Madras a fourni au contingent indien quatre compagnies indigènes du génie (12 officiers et 400 hommes).

L'infanterie comprenait deux bataillons européens et trois régiments indigènes : le 1er bataillon des *Seaforth Highlanders* (21 officiers, 740 hommes) ; le 1er bataillon du *Manchester Regiment* (21 officiers, 750 hommes).

Les trois régiments indigènes du Bengale et de Bombay (le 7e, le 20e et le 29e) avaient un effectif uniforme de 8 officiers et 680 hommes.

Le contingent indien était accompagné d'environ 3,500 domestiques ou suivants de camp (*camp followers*), y compris les conducteurs, et de 1,700 chevaux, 840 poneys et 4,500 ou 5,000 mules ; la moitié de ces animaux devait être affectée au service du train. Les convois régimentaires avaient des attelages de mules.

La division Macpherson était munie de quatre mois de vivres, dont un pour le voyage en mer et trois pour la campagne.

Elle était approvisionnée en munitions à raison de 500 coups par bouche à feu ou fusil d'infanterie et de 300 coups par carabine ; en fait de fourrage, elle emportait, pour la totalité des animaux, trois mois de foin comprimé, dont un pour le voyage et deux pour la campagne.

L'armée de Madras devait fournir à la division Macpherson une réserve de deux régiments d'infanterie indigène destinés à Aden (les 4e et 31e régiments).

En résumé, on voit par les chiffres qui précèdent que l'effectif total des troupes britanniques, tant européennes

qu'indigènes, désignées pour l'expédition égyptienne, se décompose ainsi :

Infanterie........................	19.223	hommes.
Cavalerie........................	3.818	—
Artilerie........................	1.927	—
Génie........................	1.278	—

soit, en y ajoutant les états-majors, les services auxiliaires, etc., 31,468 hommes (1).

La grande majorité des journaux anglais s'est montrée très optimiste en ce qui concerne les résultats de la mobilisation de l'armée anglaise et la manière dont les opérations du corps expéditionnaire ont été conduites. Le *Times* s'est principalement signalé par ses accès de chauvinisme. L'*Army and navy Gazette*, dans un article consacré aux leçons qui pourraient être tirées de la campagne d'Egypte, déclarait que la formation et l'organisation avaient été « enlevées dans des conditions satisfaisantes et avec une rapidité remarquable ». Tel n'est pas l'avis du général Lintorn Simmons, qui, dans une étude publiée dans la *Nineteenth century review*, sous ce titre : *La faiblesse de l'armée*, disait que ce qui l'avait surtout frappé avait été la difficulté de se procurer les troupes nécessaires à l'expédition. « L'Angleterre entretient chez elle, sans tenir compte de l'armée coloniale, 92,000 hommes de troupes régulières, et il lui a été impossible de former un corps de 32,000 hommes. Il a fallu emprunter à l'Inde et aux garnisons de la Méditerranée et appeler les réserves; les îles britanniques, après les plus grands efforts, n'ont pu mettre en ligne que 20,000 hommes. »

Mobilisation du corps expéditionnaire ; transport des troupes et du matériel.— Le gouvernement adopta, pour la formation du corps expéditionnaire destiné à

(1) Voir la note de la page 29.

opérer en Egypte, des mesures analogues à celles auxquelles la France dut recourir lors de l'expédition de Tunisie. De même que nos colonnes furent composées de troupes d'Algérie habituées au climat africain, lesquelles furent remplacées dans les colonies par des troupes envoyées de la métropole, de même les Anglais employèrent de préférence les troupes déjà acclimatées qui tenaient garnison dans les places de la Méditerranée et envoyèrent d'Angleterre des bataillons de remplacement. Les différents mouvements et transports par mer auxquels donna lieu la mobilisation commencèrent, en juin 1882, par l'envoi de 800 *marines* à bord de l'*Orontes* et du *Tamar*, pour renforcer la flotte mouillée à Alexandrie.Le 8 juillet, deux jours après l'envoi du premier ultimatum de l'amiral Beauchamp-Seymour, trois bâtiments de l'escadre de la Manche stationnée à Malte, embarquaient à destination de Limasol (île de Chypre), deux bataillons d'infanterie, un parc de siège de 20 bouches à feu et la 17e compagnie du génie. Les deux bataillons d'infanterie, le 1er bataillon du *South Staffordshire regiment* et le 3e bataillon du *King's Royal Rifles*, comptaient respectivement 723 et 806 hommes. La compagnie du génie était forte d'environ 90 hommes.

Le 8 juillet également, l'*Orontes* embarquait à Gibraltar le 1er bataillon du *Berkshire regiment* (849 hommes) qu'il déposait à Malte, le 12, tandis que le troopship *Malabar* quittait Portsmouth à destination de Gibraltar ayant à bord deux bataillons d'infanterie provenant du camp d'Aldershot : le 1er bataillon du *North Lancashire regiment* (900 hommes) et le 2e bataillon de l'*Essex regiment* (888 hommes).

Ce fut là le commencement d'une série de mouvements

à travers la Méditerranée, qu'il serait sans intérêt de relater en détail et qui se continuèrent presque sans interruption jusqu'au départ de la totalité des forces anglaises.

Les deux bataillons qui avaient quitté Malte, le 8 juillet, arrivèrent à Chypre, le 13 juillet, et à Alexandrie le 18. Ce furent les premiers régiments d'infanterie anglaise qui débarquèrent sur le sol égyptien pour soutenir les matelots et les *marines*. Les mouvements dans la Méditerranée furent effectués avec précaution car les troupes débarquées à Alexandrie, avant le vote des crédits, ne comprenaient que les deux bataillons transportés par l'*Orontes*, le second bataillon du *Duke of Corwall's Regiment* (parti de Gibraltar le 14 juillet, arrivé à Alexandrie le 24), une batterie d'artillerie de siège, forte de 4 pièces de 40 livres et de 80 hommes et trois compagnies du 1er bataillon du *Royal Sussex* qui, partis de Malte, le 20 juillet, arrivèrent à Alexandrie le 24, jour où le gouvernement adressa à la Chambre des Communes une demande de crédits pour faire face aux événements. Ces premières troupes étaient soutenues par le corps de débarquement (900 hommes de l'artillerie et de l'infanterie de marine et 850 matelots). Placées provisoirement sous les ordres du major-général Alison, elles occupèrent Alexandrie et les hauteurs de Ramleh, situées au nord-est de la ville et d'où les avant-postes d'Arabi furent délogés, le 24 juillet, après une escarmouche sans importance.

Lorsque les crédits eurent été votés (27 juillet), une activité plus grande régna dans les envois de troupes à Alexandrie. Le 27 juillet, le steamer *Dacca* quittait Portsmouth avec 580 *marines*, 50 hommes du service de santé et la 10e compagnie du train, forte de 100 hommes. Le

30 juillet, le 1er bataillon des *Scots Guards* quittait Woolwich et arrivait à Alexandrie le 10 août, formant la tête d'une colonne de navires et de régiments qui, depuis cette date jusqu'au 20 août, époque à laquelle eut lieu l'occupation du Canal, ne cessa pas de se diriger vers son point de destination.

Le 2e bataillon des *Grenadiers Guards* arriva à Alexandrie le 12 août et le 2e bataillon des *Coldstream Guards*, le 13. La 1re brigade de la 1re division se trouva ainsi réunie au complet à Ramleh. Le 29 août, le *Siam* embarquait à Woolwich, 3 officiers et 470 hommes de troupes destinés au 1er bataillon du *Shropshire Regiment*, au 1er bataillon du *Royal Sussex* et au servic de santé.

Le 2 septembre, un détachement de cavaliers pris dans les trois régiments de la garde s'embarquait pour Ismaïlia. Plusieurs régiments furent avertis d'avoir à se tenir prêts de manière à pouvoir contribuer, au besoin, à la formation d'un second corps d'armée. Le *War office* prit les mesures nécessaires pour diriger sur Malte et sur Chypre un certain nombre de dépôts appartenant aux corps débarqués. Un commandant en second du dépôt fut nommé à Chypre.

La marine de guerre anglaise ne possédant pas assez de *troopships*, avait dû recourir au commerce pour assurer le transport du corps expéditionnaire avec son matériel et ses approvisionnements de toute nature. Au 15 août, le nombre des steamers des diverses compagnies nolisés par l'Amirauté ne s'élevait pas à moins de 57, sur lesquels 39 avaient été affectés au transport des troupes; deux avaient été utilisés comme hôpitaux et deux servaient à la distillation de l'eau. Les 14 bâtiments demeurés disponibles devaient être transformés en magasins ou tenus en réserve

pour faire face aux éventualités. Dix-neuf officiers de la marine royale devaient inspecter ces navires et diriger les diverses opérations d'embarquement.

La force des bataillons expédiés en Egypte variait entre 861, 767 et 761 officiers et soldats. Mais ces chiffres ne comprennent pas les dépôts et les détachements qui furent expédiés postérieurement et qui avaient pour but non-seulement de maintenir l'effectif des régiments en campagne mais encore de les renforcer si cela devenait nécessaire. En ce qui concerne la cavalerie du corps expéditionnaire, le 4e *Dragoon Guards* comptait 452 hommes et le 7e *Dragoon Guards*, 573. Chaque batterie d'artillerie était forte de 6 canons, de 194 sous-officiers et soldats et de 153 chevaux. Les batteries d'artillerie montée étaient légèrement plus fortes. En résumé, les forces envoyées en Egypte, de ce côté du canal de Suez, comprenaient, d'après le *Times*, environ 1,010 officiers, 21,200 sous-officiers et soldats, 54 canons de campagne, 5,600 chevaux et 500 animaux de transports [1].

Pour ne pas être pris au dépourvu, M. Childers crut devoir provoquer d'autres mesures. Un message de la Reine, en date du 25 juillet, notifia au Parlement l'appel à l'activité des hommes de la réserve de l'armée. Les réservistes convoqués au nombre de 10,000 furent choisis parmi les hommes comptant six ans de service actif. Ils répondirent à cet appel dans la proportion de 90 0/0. Ainsi que le ministre de la guerre le déclara à la Chambre des Communes, 2,000 hommes de la première classe de la réserve de l'armée furent affectés au renforcement des régiments envoyés en campagne; 3,000 autres réservistes environ furent réunis dans les places de la Médi-

(1) Voir la note de la page 29.

terranée où ils devaient se tenir prêts à combler les vides pouvant survenir dans le corps expéditionnaire. Comme le nombre des réservistes convoqués s'élevait à 10,000 hommes, il en resta 5,000 disponibles pour compléter les régiments destinés à entrer, au besoin, dans la composition d'un second corps d'armée.

Quant aux renforts organisés après le départ du corps expéditionnaire, ils s'élevèrent, *suivant le Times*, à 280 officiers et à 10,800 hommes. De sorte que le total des forces envoyées d'Europe ou prêtes à l'être à la fin de la guerre, se serait élevé, *d'après les journaux anglais*, à 1,290 officiers et 32,000 hommes. Le contingent indien, comprenant une petite réserve laissée à Aden, se composait de 170 officiers et 7,100 hommes, ce qui portait à 40,560 officiers et soldats l'effectif total du corps expéditionnaire. Il est vrai qu'une partie de ces hommes destinée au service des dépôts et des détachements, ainsi qu'un bataillon d'infanterie, furent arrêtés au dernier moment, mais en totalité, il ne fut pas, toujours d'après le *Times*, envoyé loin de 40,000 hommes [1].

Ainsi qu'on l'a vu, le mouvement des transports de troupes avait commencé en juin 1882 ; mais ce fut à partir du 20 juillet, quand on décida de porter l'effectif des troupes en Egypte à un corps d'armée de deux divisions, que l'opération commença véritablement.

Le nombre des troupes à expédier d'Angleterre était, suivant le *Times*, d'environ 780 officiers, 15,500 hommes [1] 5,500 chevaux. Pour en effectuer convenablement le transport, il ne s'agissait pas seulement de trouver le nombre de navires nécessaires, mais il était indispensable surtout que chaque fraction de combattants se trouvât au com-

(1) Voir plus haut la note de la page 29.

plet, en chevaux, wagons, équipements et matériel, et prête à entrer en campagne, aussitôt la mise à terre, de manière qu'il n'y eût, à bord des navires, aucun mélange dans le matériel appartenant aux deux divisions.

Les ordres furent donnés le 20 juillet, et en quelques jours, 44 navires à vapeur, représentant un tonnage total de 143,800 tonnes, furent affrétés ; leur tonnage variait de 5,385 tonnes à 1,210 ; 37 de ces bâtiments furent employés au transport des chevaux. Dans leurs batteries, on logeait de 37 à 286 chevaux. Tous étaient emménagés et ventilés d'après les instructions du gouvernement, le plus grand nombre, à Londres, et le reste à Liverpool ou à Glasgow ; ils étaient sous la direction immédiate de l'inspecteur de la direction des transports, auquel on avait adjoint momentanément trois capitaines de la marine royale et quinze officiers.

Les arsenaux fournirent les caisses à eau, vivres et objets de literie nécessaires pour le voyage. Les compas étaient vérifiés et réglés par l'inspecteur de l'Amirauté. Dans la plupart des cas, les équipages étaient examinés par un médecin de la marine. Quand le navire était prêt à recevoir les troupes, une inspection minutieuse était passée par une commission spéciale d'officiers de la marine, de médecins et d'officiers de l'armée. L'embarquement se fit à Londres, Liverpool, Southampton, Portsmouth et en Irlande, simultanément. Une seconde inspection était passée par la commission mixte, après l'embarquement des troupes, et le premier transport qui quitta l'Angleterre, l'*Orient*, appareilla de la Tamise le 30 juillet. Les autres suivirent rapidement, le plus grand nombre dans les douze jours après, et le dernier le 19 août.

Parmi ces transports, disait le *Times*, le *Carthage* a

attiré l'attention d'une manière spéciale ; ce bâtiment, qui prit à son bord l'état-major médical et un détachement des hôpitaux et ambulances du corps d'armée, avait été spécialement emménagé comme navire-hôpital, avec des salles pour blessés et malades. « Rien ne fut épargné pour procurer le bien-être et le confort nécessaires, et à l'exception du navire le *Victor-Emmanuel*, qui avait été installé de la même manière pendant la guerre des Ashantee, on peut bien dire que jamais un bâtiment plus parfaitement organisé à ce point de vue n'a quitté le sol de l'Angleterre. » La *Courlande* fût installée également comme bâtiment-hôpital. Ces deux navires portaient la croix rouge de la convention de Genève et il leur était interdit d'avoir des combattants. Le règlement suivant était adopté à bord du *Carthage* pour le traitement des malades : la Compagnie péninsulaire nourrissait les officiers embarqués et l'Amirauté remboursait. La Compagnie se chargeait des vivres, à des prix déterminés pour chaque sorte de ration ; le règlement des transports déterminait la ration en vivres de la troupe et la ration d'hôpital.

Pour le transport des vivres, du matériel de chemins de fer, des munitions et de tout ce qui est nécessaire pour les opérations de la guerre et les approvisionnements d'une aussi grande force, on avait frété 15 bâtiments représentant un total de 17,300 tonnes ; cet approvisionnement venait s'ajouter à un matériel considérable accumulé à Malte comme réserve. Six de ces navires, d'un tonnage de 7,200 tonnes, étaient destinés au matériel de chemin de fer. La quantité totale s'élevait, au 20 septembre 1882, à 40,900 tonnes. Trois bâtiments (7,500 tonnes) étaient spécialement emménagés pour le transport des mules ; un de ces navires en chargea un grand nombre à

Natal, et les autres, dans les différents ports de la Méditerranée. Après la mise à terre des troupes, plusieurs autres transports furent employés au même service. Deux navires (3,800 tonnes) furent envoyés d'Angleterre, sous la direction d'ingénieurs de la marine royale, comme bateaux-citernes ; en outre, les navires de guerre et autres transports étaient organisés dans ce même but.

Après l'envoi des deux divisions du corps d'armée, on expédia en Egypte des troupes supplémentaires, formant un total de 60 officiers et 2,300 hommes ; trois dépôts d'infanterie et un détachement du génie, formant un total de 20 officiers et de 550 hommes, furent envoyés à Chypre. Un autre transport fut affrété pour prendre une partie de ces troupes et les chevaux ; le reste fut mis à bord des *troopships* et des paquebots. Le tonnage total des transports pour le passage des troupes et des chevaux s'est élevé à environ 147,700 tonnes. Une force supplémentaire de 1,000 hommes, artilleurs et *marines*, fut expédiée d'Angleterre en Egypte, ainsi que 100 hommes provenant des milices de Malte. Les troupes provenant de Gibraltar et de Malte furent remplacées par des troupes d'Angleterre ; 4 bataillons furent envoyés à Gibraltar et 2 à Malte, avec 4 batteries d'artillerie.

Un capitaine de vaisseau de la marine royale, aidé d'un état-major d'officiers de marine, avait son quartier général à bord du navire *Thalia*, auquel on avait donné un équipage spécial d'ouvriers de profession. Ce bâtiment était muni d'un phare électrique, pour les travaux de nuit et les exigences du service. On avait frêté 6 remorqueurs et acheté 4 grandes allèges. Pour l'embarquement et le débarquement de la cavalerie, on avait envoyé 32 chalands. Avant l'envoi des troupes, il fut nécessaire de

retirer d'Alexandrie les réfugiés pour les conduire à Malte, et on utilisa, dans ce but, 4 navires (9,200 tonnes) qui furent pris sur les lieux pendant le mois de juin ; on les utilisa ensuite pour le transport des troupes, vivres et charbon de la flotte de la Méditerranée. Le nombre total des bâtiments, en dehors des remorqueurs, employés aux services indiqués plus haut, a été de 69 avec un tonnage total de 185,000 tonnes.

Le contingent de l'Inde, composé de 200 officiers, 7,200 hommes, 7,500 suivants et 7,300 chevaux et mulets, a été transporté de Bombay en Egypte à bord de 51 transports, 3 paquebots et un bâtiment appartenant au gouvernement de l'Inde. Toutes les dispositions pour le transport de ces troupes ont été prises dans le pays.

La presse anglaise n'a pas ménagé les éloges à l'Amirauté pour la rapidité avec laquelle elle a effectué les transports de troupes. De toutes les opérations auxquelles l'expédition d'Egypte a donné lieu, c'est en effet celle des transports qui s'est effectuée le plus convenablement. « Depuis le jour du départ de la tête de la colonne, disait le *Times*, jusqu'au jour du départ du 2e bataillon du *Royal Irish*, le dernier bataillon expédié à l'extérieur, il s'écoula douze jours, et comme le bataillon arriva à Alexandrie le 21 août, il en résulte que l'ensemble de l'opération a été effectué en 23 jours dans lesquels sont compris le jour du premier départ ainsi que celui de la dernière arrivée. »

Transport du contingent Indien. — Les troupes expédiées des Indes comprenaient : deux bataillons d'infanterie anglaise, le 1er bataillon du *Seaforth Highlanders* et le 1er bataillon du *Manchester regiment* ; deux batail-

lons d'infanterie indigène du Bengale et un de Bombay, avec une batterie de campagne et une batterie de montagne de 9 livres ayant 6 pièces chacune ; trois régiments de cavalerie du Bengale avec quelques sapeurs-mineurs indigènes de Madras. Ce corps était suivi d'environ 3,500 hommes pour le train et les transports, de 1,700 chevaux, 840 poneys et, plus tard, 5,000 mules, quelques-unes pour le service de régiment et le reste pour les transports de l'armée. Les provisions emportées avaient été fixées à un mois pour le voyage par mer et à trois mois pour la campagne en Afrique. Le premier bataillon expédié de l'Inde, fut le bataillon n° 1 du *Seaforth Highlanders*, qui quitta Bombay le 22 juillet et débarqua à Suez le 8 août. Les autres troupes reçurent leurs ordres de départ vers le 24 juillet et commencèrent à quitter Bombay le 5 août. Les derniers contingents quittèrent cette ville le 26 août. Le gros du contingent indien arriva peu à peu sur le canal tandis qu'on faisait le nécessaire pour s'assurer une base d'opérations à Ismaïlia. On laissa deux bataillons d'infanterie indigène en réserve à Aden. Le corps indien était destiné à occuper le canal entre Suez et Ismaïlia, car le gouvernement avait tenu à éviter son intervention dans les affaires intérieures de l'Egypte.

Indépendamment de ces forces, pour n'être pas pris au dépourvu, on organisait, disait une dépêche adressée le 27 août de Calcutta au *Times*, une réserve destinée à être envoyée en Egypte. Cette réserve comprenait le 1er régiment d'infanterie du Bengale, le 16e régiment d'infanterie de Bombay, deux batteries et deux compagnies de sapeurs du Bengale. Les officiers reçurent l'ordre d'expliquer à leurs troupes que l'Angleterre ne se battrait pas contre le Sultan, mais contre un rebelle, dont les agissements

constituaient un danger pour la dignité et les intérêts du Padishah. Le gouverneur de l'Inde nolisa 33 steamers pour transporter en Egypte le contingent fourni par l'armée indienne dont la composition primitive fut modifiée.

Transport des chevaux. — Les journaux anglais ont publié d'intéressants renseignements sur les moyens employés pour se procurer des chevaux et les transporter en Egypte. Nous en extrayons les détails qui suivent et qui sont relatifs à l'*Assyrian-Monarch*, de la *Monarch line*, qui fut frété par le gouvernement anglais et alla dans la baie de Djouni (côte de Syrie) opérer des embarquements de chevaux et de mules. Ce paquebot, d'une longueur de 112 mètres et d'une jauge de 3,700 tonneaux, faisait le service des passagers de Londres à New-York ; il fut transformé en quatre jours en transport-écurie pouvant recevoir 600 chevaux.

Les écuries furent établies dans les deux batteries sur l'avant et sur l'arrière de la machine ; chaque cheval se trouvait seul dans son compartiment, en face de sa mangeoire en tôle, qui lui servait aussi d'abreuvoir. Il était maintenu au roulis et au tangage par une sous-ventrière fixée aux baux. La ventilation de la batterie inférieure était la même que celle de nos transports, type *Annamite* ; celle de la batterie supérieure était établie par les sabords et par des claire-voies latérales placées au-dessus de la tête des chevaux.

L'embarquement des chevaux se faisait de quatre côtés à la fois, avec beaucoup de calme et de régularité. Sur le pont, un homme à chaque treuil, un autre pour faire tourner la grue ; dans les batteries, deux ou trois hommes pour recevoir les chevaux ; dans des mahonnes

le long du bord, les chevaux étaient élingués par les mahonniers. Les mahonnes, armées par trois ou quatre Arabes avaient été remorquées à grand'peine de Beyrouth par le transport lui-même. Il eût mieux valu les faire remorquer par un petit remorqueur. Chaque mahonne faisait le va-et-vient entre la terre et le bord. Il y en avait à peu près une dizaine; chacune pouvait porter de 6 à 8 chevaux ou mulets. Chaque tête de bête transportée à bord était payée 1 fr. aux mahonniers. L'attrait du gain activait le mouvement. Le transport devait enlever 100 chevaux et 500 mules; en moins de 10 heures de travail, il embarqua 360 bêtes. Cependant, en venant d'Angleterre à Ismaïlia, malgré sa grandeur et sa capacité, il n'avait que 250 chevaux et leurs cavaliers.

La Compagnie du *Monarch* possédait 9 navires du même type. Elle en loua 4 pour le service d'Ismaïlia à raison de 25 sh. par tonneau et par mois. Au 5 septembre, 80 transports du même type étaient mouillés à Ismaïlia.

Etat des fortifications d'Alexandrie avant le bombardement. — La partie la plus importante de la ville d'Alexandrie est située sur une presqu'île s'avançant à environ 2 kilomètres dans la mer et dont l'extrémité se bifurque, comme un T, en deux bras étroits formant deux autres presqu'îles plus petites, d'inégale longueur. L'un de ces bras, se projetant au N.-E., porte à son extrémité le château de Pharos et l'autre, beaucoup plus long, se termine par la pointe Eunostos. Dans leur développement curviligne, les deux bras forment, de chaque côté de la presqu'île, deux ports : le port neuf, situé à l'Est, mal abrité contre les coups de vent du Nord et aujourd'hui en partie ensablé. « Le vieux port ou Grand Port,

au contraire, ainsi que le disait la Revue d'artillerie, est fréquenté par tous les navires du monde ; l'intérieur est sûr et le mouillage est bon, mais les abords en sont difficiles. Une chaîne de récifs s'étend presque en ligne droite de la pointe Eunostos à l'île du Marabout sur une distance de huit kilomètres environ. Il n'y a, à travers ces récifs, que trois chenaux étroits et sinueux, respectivement appelés passe du Marabout, passe de Boghaz ou passe centrale, et passe des Corvettes. La passe centrale est la plus profonde ; les fonds sont de $7^m,6$ environ, le chenal y atteint même une profondeur de $8^m,50$, mais sur une largeur de 9 mètres seulement. Un brise-lames, qui part du bout des roches de la pointe Eunostos, en ne laissant, de ce côté, qu'un étroit passage pour les petits bateaux, et vient en se recourbant s'arrêter à 800 mètres environ de la côte, abrite du côté du large la rade ou avant-port qui a une surface totale de 350 hectares et une profondeur d'eau de 10 mètres au maximum. A l'ouest de l'entrée du canal Mahmoudié, qui relie le port d'Alexandrie au Nil et se jette au fond du vieux port, s'avance en ligne droite, sur une longueur de 900 mètres, une jetée destinée au débarquement des marchandises et limitant le port intérieur, d'une surface de 72 hectares et d'une profondeur minimum de $8^m,50$ à marée basse. Toute la partie de la côte comprise entre cette jetée et le bras occidental de la presqu'île a été transformée en un immense quai ; des voies ferrées relient ces quais au chemin de fer du Caire. Le bras ouest de la presqu'île porte à son extrémité un phare élevé, le palais de Ras-el-Tin (Cap-des-figues), habitation d'été du khédive, avec son harem, des casernes, l'arsenal maritime avec ses bassins et ses ateliers de construction et de réparation. La ville turque est bâtie sur

l'isthme, de 500 mètres de large et de 1,300 mètres de long, qui réunit les deux bras de la presqu'île au continent.

L'accès des deux ports était défendu par un certain nombre de forts, de batteries, de redoutes ou de tours rondes ayant vue sur les passes, sur l'entrée du port ou sur la haute mer. En voici la description sommaire en allant de l'Est à l'Ouest :

1o Défense du Port-Neuf :

1. Le fort *Pharillon*, sur un récif situé à l'extrémité d'une presqu'île qui s'avance dans la mer en partant de la terre, fermant et limitant le port-neuf du côté de l'Est. Au point de jonction de la presqu'île avec la terre ferme se trouvait un fort assez important, le *Tabia-el-Silsili*, commandant l'entrée du port neuf concurremment avec le fort *Pharos*, situé de l'autre côté de la baie.

2. Les batteries situées derrière les consulats français et anglais : elles étaient établies sur la plage, près de la base du T, et battaient le port neuf;

3. Le fort *Pharos*, construit en maçonnerie, à l'extrémité Est de la branche du T, sur un îlot presque isolé de la terre ferme : il pouvait renfermer une douzaine de bouches à feu battant le port neuf, son entrée et la haute mer;

4. Le fort *Ada*, également en maçonnerie, sur un récif rattaché au continent par un isthme étroit aboutissant vers le milieu de la branche supérieure du T ; ce fort possédait, disait-on, au moins un canon Armstrong de 10 pouces — 18 tonnes.

2. Défense du coté de la haute mer :

Indépendamment des forts Pharillon, Pharos, Ada, décrits ci-dessus, d'autres ouvrages concouraient plus spécialement à la défense d'Alexandrie du côté de la haute mer :

1. Le fort *Ras-el-Tin*, à l'extrémité Ouest de la branche supérieure du T, à l'origine du grand brise-lames dont il assurait le flanquement : ce fort pouvait battre aussi le port vieux dans toute son étendue, et son armement aurait été composé, paraît-il, de vingt-quatre bouches à feu, dont cinq

pièces Armstrong (une de 18 tonnes et quatre de 12 tonnes).

Ce fort était relié au fort *Ada* par une série de batteries bordant la côte et tournées vers la haute mer ; elles se trouvaient en partie adossées au palais du khédive ;

2. Le fort du *Phare*, désigné par les Anglais sous le nom de fort *Lighthouse*, à l'extrémité de la pointe Eunostos, ayant vues sur le port intérieur et flanquant le brise-lames. Ce fort avait été armé de vingt quatre bouches à feu dont cinq pièces Armstrong (1 de 10 pouces-18 tonnes, de 4 de 9 pouces-12 tonnes) et de canons lisses en fonte de 64 livres.

3. Défense du Port-Vieux et de l'Avant-Port :

Les ouvrages destinés à défendre le port vieux étaient, indépendamment des ouvrages du *Ras-el-Tin* et du *Phare*, les forts suivants :

1. Le fort *Saleh-Aga* (fort *Tsalé*) sur la terre ferme, en face du fort *Ras-el-Tin* et au-delà du môle qui, dans le port vieux, limite le port intérieur;
2. Une tour ronde armée de deux pièces, située entre le fort *Tsalé* et le suivant ;
3. Le fort *Omouk-Koubebé*, sur la côte, à 1,200 mètres du précédent ; il battait l'entrée du vieux port (18 canons) ;
4. Le fort *Tabia-el-Kamaria*, armé de cinq pièces, situé non loin à l'Ouest du précédent.

4. Défense de la Rade et des Passes :

Le fort et la batterie de *Mex*, situés sur le prolongement de la direction du retour du grand brise-lames. Cet ouvrage limitait, à proprement parler, le port d'Alexandrie. Il était relié au fort *Omouk-Koubebé* par une ligne d'épaulements longeant le rivage qui, au dire des anglais, auraient été armés de trente-et-une pièces, dont quatre du plus gros calibre. Le fort de *Mex*, le seul ouvrage en terre, avait pour rôle de défendre l'entrée de l'avant-port.

A partir de la batterie Mex, la plage s'infléchit vers la haute mer, et forme une anse pour ainsi dire symétrique du vieux port et faisant face à la ville à 12 kilomètres de distance ; elle continue à se courber jusqu'au cap désigné sous le nom de pointe du Marabout ; à partir de ce saillant, la côte reprend sa direction générale du Nord-Est au Sud-Ouest et court parallèlement à la berge du lac Maréotis.

La pointe et la passe du Marabout étaient défendues par un ouvrage important, le fort du *Marabout*, situé dans l'île de ce nom, et armé, disait-on, de 4 gros canons (de 2 de 10 pouces-18 tonnes et 2 de 9 pouces-12 tonnes), de 30 bouches à feu lisses de 32 livres et de 5 mortiers.

En arrière du Marabout est le fort *Adjemi* qui ne semble pas avoir pris part à la lutte.

A mi-distance entre le fort Marabout et la batterie Mex, c'est-à-dire vers le milieu de la partie concave du rivage, à *Marsa el Kanat*, se trouvait un autre ouvrage, mais, d'après les journaux anglais, cet ouvrage n'était pas occupé.

Entre la pointe du Marabout et le cap de Ras-el-Tin, disait la Revue Militaire de l'Etranger, le fond de la mer est hérissé d'écueils et de bancs élevés, de sorte que les navires ne peuvent accéder dans le port qu'en suivant un certain nombre de passes soigneusement repérées. En allant de l'Ouest à l'Est, on rencontre successivement la *grande passe*, la *passe des corvettes* et la *petite passe*. Il y a, en outre, une coupure étroite entre le brise-lames et la pointe Ras-el-Tin. Les navires qui ont franchi l'une des trois passes pénètrent dans le port en traversant le détroit compris entre l'extrémité du brise-lames et la partie de la côte où se trouve le fort Mex, puis viennent défiler devant ce fort et ses batteries annexes ; ce passage n'a guère qu'un kilomètre de largeur.

A ces défenses maritimes de la ville et des ports se rattachait un système de défense continentale d'une importance relativement secondaire. En effet, à l'ouest du delta du Nil, la Méditerranée est séparée des lacs Madieh et Maréotis par une immense digue naturelle, peu élevée au-dessus du niveau des eaux, qui s'étend du Nord-Est au Sud-ouest, sur un développement de près de 60 kilomètres, entre la pointe d'Aboukir et l'extrémité occidentale du lac Maréotis. Entre les deux lacs se trouve une langue de terre très étroite qui présente dans sa partie nord une coupure permettant aux eaux de la mer de pénétrer dans le lac Maréotis après avoir traversé le lac Madieh ; le chemin de fer d'Alexandrie au Caire passe sur cette levée. On ne peut parvenir jusqu'à la ville, protégée au sud par le lac Maréotis, qu'en passant sur la grande digue naturelle, soit que l'on vienne de l'Ouest, soit que l'on vienne de l'Est, et une coupure faite sur cette langue de terre étroite arrêterait longtemps les efforts d'un assaillant supérieur en nombre, pourvu toutefois qu'elle ne fût pas enfilée, et surtout prise à revers, par les feux de na-

vires tirant simultanément de la haute mer et du lac Maréotis. La ville se trouve du reste protégée par une enceinte enveloppant pour ainsi dire la base du T et se trouve précédée d'ouvrages agissant sur le lac Maréotis. L'enceinte de la ville part du fort Pharillon sur le port neuf, se retourne parallèlement au rivage du lac Maréotis, qu'il suit à 1,200 mètres de distance en moyenne, et vient se terminer au môle du port vieux. Il existait, en outre, sur les points les plus élevés du terrain compris entre l'enceinte et la ville proprement dite un certain nombre de forts, généralement fermés à la gorge et reliés plus ou moins complètement à cette enceinte. Ce sont, en commençant par la région ouest :

Le fort *Yaoul* (ou redoute de Cléopâtre), en face du port neuf.

Le fort *Kôm-el-Dick* (ou fort Cretin), situé à une quarantaine de mètres au-dessus du niveau de la mer et rattaché à la partie sud-est de l'enceinte.

Le fort *Gabarria* (fort Duvivier ou fort triangulaire), au saillant sud de l'enceinte, à quelques centaines de mètres seulement de l'origine du môle qui limite la partie intérieure du port vieux.

Le fort *Napoléon* et le fort *Cafarelli*, à un kilomètre en arrière de l'enceinte, tout près de la ville et des quais du port qu'ils dominent d'environ 30 mètres. Le fort *Napoléon* aurait été armé d'un canon Armstrong de 10 pouces-12 tonnes.

La plupart des ouvrages de défense d'Alexandrie n'ayant aucun commandement et étant mal armés ne pouvaient, suivant la *Revue d'artillerie*, entrer sérieusement en lutte contre les cuirassés anglais. A part un petit nombre de canons Armstrong de 10 pouces-18 tonnes (25 cent. 4), de 9 pouces-12 tonnes (22 cent. 9), seules pièces capables de percer la cuirasse des navires anglais, et quelques canons rayés de plus faible calibre, la plupart des pièces étaient de simples canons lisses en fonte dont les projectiles ne pouvaient avoir ni portée, ni justesse et encore moins de force de pénétration. Les canons de gros calibre, vendus à l'Egypte par la maison Armstrong, étaient à peu près semblables aux canons de même calibre réglemen-

taire en Angleterre et tiraient les mêmes munitions; seulement, au dire des Anglais, les Egyptiens n'auraient eu à leur disposition que des boulets ogivaux et pas d'obus de rupture.

De plus, il y a lieu de remarquer que les pièces de gros calibre étaient d'un modèle remontant à une dizaine d'années, Le canon de 23 centimètres, notamment, ne pouvait lancer qu'avec une vitesse initiale de 400 mètres un projectile de 113 kilog. susceptible de percer une plaque de fer de 21 centimètres, à une distance de 900 mètres, tandis que le canon anglais du même calibre, mais de fabrication plus récente, donnerait au même projectile une vitesse de 520 mètres, suffisante pour lui faire percer, à la même distance, 45 centimètres de fer.

Il est difficile d'évaluer les forces militaires des Egyptiens, attendu que les effectifs ont souvent varié, suivant les nécessités budgétaires, du simple au double. D'après la dernière organisation, l'armée égyptienne se divisait en deux corps : les réguliers et les irréguliers. L'armée régulière compte 8 régiments d'infanterie à 3 bataillons de 8 compagnies chacun; deux de ces régiments sont formés de nègres catholiques. La cavalerie de l'armée régulière comprend 3 régiments de cavalerie à 4 escadrons (3 de uhlans et 2 de dragons et 2 régiments d'artillerie de campagne à 6 batteries de 6 pièces chacune, 3 régiments d'artillerie de côte à 3 bataillons de 3 compagnies et 1 bataillon de troupes du génie. L'infanterie est armée de remingtons, l'artillerie de canons Krupp de 8 et 9 centimètres. L'armée régulière porte le fez, la capote à capuchon, une tunique bleu foncé en drap. En été, la troupe porte un costume de toile grise. L'armée irrégulière est formée avec les contingents des Bédouins ; elle est armée

de longs et antiques fusils et de sabres légendaires. Les irréguliers forment une troupe d'environ 15 à 20,000 cavaliers. Sur le pied de guerre, l'armée égyptienne se compose de 53,000 fantassins, de 3,550 cavaliers et de 144 pièces d'artillerie (?)

Le régiment d'artillerie de côte a pour cadres : 1 colonel, 1 lieutenant-colonel, 3 chefs d'escadron, 3 adjudants-majors, 9 capitaines, 18 lieutenants, 3 adjudants, 54 sous-officiers, 72 brigadiers. Le matériel comprend des pièces de fort calibre, parmi lesquelles des canons Armstrong, des canons de 30 transformés et rayés, en tout, environ 1,500 pièces réparties sur le littoral.

D'après les journaux anglais, voici quelle était, au 9 août 1882, la répartition des forces dont disposait Arabi-Pacha. A Kafr-Douar : 4 régiments d'infanterie, 1 régiment de cavalerie, 1 régiment d'artillerie, sans compter 4,000 à 5,000 Bédouins,sous le commandement de Rechid-Pacha. — A Mariout, 2,000, Bédouins. — A Damiette, 10,000 hommes, sous le commandement d'Abdelal. — A Tel-el-Kébir, une division de 10,000 hommes sous Ali-Fehmy. — A Maksam (entre Tel-el-Kébir et Ismaïlia), les Egyptiens auraient élevé des retranchements défendus par 5,000 hommes d'infanterie, 1 régiment de cavalerie et 4,000 Bédouins. — A Nefsch (près d'Ismaïlia), 2,000 hommes et 4 canons.

Lors du bombardement d'Alexandrie, la garnison de cette ville, fortifiée par des renforts venus d'Aboukir et de Damiette, s'élevait, d'après les documents anglais, à 7,000 ou 8,000 hommes. Nous avons décrit plus haut les forts défendant Alexandrie. Le système de fortifications générales de l'Egypte se réduisait à la ligne de défense des côtes

septentrionales, à la forteresse Saïdieh, construite au sommet du Delta et à la citadelle du Caire.

Quant à la flotte (1) égyptienne, outre qu'elle n'a pris aucune part à l'action, elle était si peu importante qu'elle peut être considérée comme négligeable.

Forces navales anglaises devant Alexandrie. — Aux forces défensives que nous venons de décrire, les Anglais opposaient les forces navales ci-après :

L'*Inflexible*, cuirassé sans mâture de 11,590 tonneaux, à réduit central, à deux tours tournantes excentrées, lancé en 1876, est un des plus puissants bâtiments que possède la marine anglaise. — Au milieu du navire, se trouve un réduit ou casemate de 32 mètres de longueur contenant la base des deux tours, les chaudières, les machines, les cheminées et la roue de combat. — Cuirasse : du réduit, 610 millim. ; de la flottaison, 610 millim. ; des tourelles, 457 millim. ; du pont du réduit, 76 millim. — Artillerie (2) 4 canons de 16 pouces et 80 tonnes (406 millim.), dont deux dans chacune des tours. — Champ de tir maximum de chaque tour : 180° d'un bord et 60° de l'autre. — Appareils de lancement de torpilles Whitehead établis des deux bords avec 15° de champ de tir — Equipage : 349 hommes; vitesse 13n,40.

L'*Alexandra*, cuirassé d'escadre mâté, de 9,683 tonneaux, à réduit central de deux étages de feux superposés, lancé en 1876. — Cuirasse : à la la flottaison, 305 mill. ; au réduit, 203 millim.— Artillerie : batterie inférieure (avant), 8 canons de 10 pouces-18 tonnes (254 millim.) dont 4 sur chaque bord, ceux placés dans les pans coupés de l'avant pouvant tirer en chasse ; batterie supérieure : 4 canons tirant par des sabords pratiqués dans les pans coupés;ceux de l'avant, pour le tir en chasse, sont du calibre de 11 pouces et 25 tonnes (280 millim.) ; ceux de l'arrière sont des canons de 10 pouces et 18 tonnes (254 millim.). — Appareils de lancement pour torpilles Whitehead placés au-dessus de l'eau à l'avant et à l'arrière. —Equipage : 671 hommes.— Vitesse : 15 nœuds.

---

(1) Voir sa composition dans l'*Année maritime* de 1879, page 307.

(2) Les renseignements concernant l'artillerie ont été empruntés à la *Revue d'artillerie*.

Le *Sultan*, cuirassé d'escadre mâté, de 8,853 tonneaux, à réduit central, armé en 1870. — Cuirasse : du réduit 229 millim.— Artillerie : 10 canons de 10 pouces et 18 tonnes; 4 de chaque bord tirent par le travers ; des sabords pratiqués dans les pans coupés de l'avant, permettent d'employer les deux autres pièces pour le tir en chasse. Sur le pont sont deux tourelles fixes légèrement en saillie sur le corps du bâtiment; chacune d'elles renferme 2 canons du même calibre.— Le *Sultan* a un armement de 12 torpilles Whitehead et porte sur son pont deux bateaux torpilleurs.— Equipage : 223 hommes.— Vitesse : 14 nœuds 13.

Le *Superb*, cuirassé d'escadre mâté, de 8,760 tonneaux, à réduit central, lancé en 1875. — Cuirasse : à la ceinture, 305 millim.; au réduit, 229 millim. — Artillerie : 12 canons de 10 pouces, 6 sur chaque bord, dont 4 ne tirant que par le travers et 3 canons de 7 pouces et 7 tonnes (178 millim.) sur le pont. — Equipage : 534 hommes. — Vitesse : 13 nœuds 74.

Le *Téméraire*, cuirassé d'escadre à réduit et tours barbettes, de 8,708 tonneaux, lancé en 1867.— Cuirasse, à la flottaison, 279 millim.; au réduit, 203 millim. ; tourelle de l'avant, 254 millim.; tourelle de l'arrière, 203 millim. — Artillerie : 4 canons de 11 pouces et 25 tonnes (280 millim.), et 4 de 10 pouces, 18 tonnes (254 millim.).— Appareils lance-torpilles placés au-dessus de l'eau — Equipage : 534 hommes. — Vitesse : 14 nœuds 65.

Le *Monarch*, cuirassé d'escadre mâté à deux tours tournant dans l'axe, de 8,200 tonneaux, lancé en 1868. — Cuirasse : à la ceinture et au réduit, 178 millim. ; aux tourelles, 203 millim. — Artillerie : dans les tourelles, 4 canons de 12 pouces-25 tonnes (305 millim.) ; sous la teugue,, 2 canons de 9 pouces et 12 tonnes (229 millim.) tirant en chasse ; dans la redoute de l'arrière, 1 canon de 7 pouces et 6 tonnes 1/2 (178 millim.). — Appareils lance-torpilles. — Equipage : 534 hommes. — Vitesse : 14 nœuds 94.

L'*Invincible*, cuirassé de station de 2e rang de 5,652 tonneaux, lancé en 1869. — Cuirasse à la ceinture : 203 millimètres ; au réduit et aux tourelles : 152 millim. — Artillerie : 10 canons de 9 pouces-12 tonnes (229 millim.). — Equipage : 450 hommes. — Vitesse 14n,09.

La *Penelope*, cuirassé à batterie centrale, de 4,394 tonneaux, lancé en 1867. — Artillerie : 8 canons de 8 pouces et 9 tonnes (203 millim.) dont 4 de chaque bord, ceux des

extrémités pouvant servir les uns pour le tir en chasse, les autres pour le tir en retraite; 3 canons de 40 livres et 35 cwt. (121 millim.). — Equipage: 223 hommes.

Les cannonnières portaient :

Le *Condor*, 3 pièces (1 canon de 7 pouces et 6 tonnes 1/2) (178 millim.) et 2 de 64 livres (160 millim.) et 100 hommes d'équipage ; tonnage, 780 tonneaux.

Le *Bittern*, 3 pièces (1 canon de 7 pouces et 6 tonnes 1/2 et 2 canons Armstrong de 40 livres (120mm,6) se chargeant par la culasse) et 90 hommes ; tonnage, 805 tonneaux.

Le *Beacon*, 4 pièces et 75 hommes d'équipage; tonnage, 603 tonneaux.

Le *Decoy*, 4 canons et 59 hommes d'équipage ; tonnage, 430 tonneaux,

Le *Cygnet*, également 4 canons et 50 hommes; tonnage, 455 tonneaux.

En ce qui concerne l'artillerie, voici comment se répartissent entre les différents calibres, les bouches à feu qui ont pris part au bombardement : 4 pièces de 16 pouces et 80 tonnes (406 millim.); 4 pièces de 12 pouces et 25 tonnes (305 millim.); 6 pièces de 11 pouces et 25 tonnes (280 millim.); 38 pièces de 10 pouces et 18 tonnes (254 millim.); 22 pièces de 9 pouces et 12 tonnes (229 millim.) ; 12 pièces de 8 pouces et 9 tonnes (203 millim.); 2 pièces de 6 pouces 1/2 et 7 tonnes (177 millim.). D'après la *Revue d'artillerie*, à laquelle ces chiffres sont empruntés, les pièces de 80 tonnes, lancèrent soit des obus ordinaires de 775k,105, soit des obus de rupture de 771k,105 avec une vitesse initiale de 499 mètres. Les pièces de 25 tonnes (305 millim.) projetèrent des obus ordinaires de 231k,785 ou de rupture de 278k,591 avec une vitesse initiale de 396 mètres. Les pièces de 25 tonnes (280 millim.) lancèrent des obus ordinaires, de 248k,937 ou de rupture de 248k,852 avec une vitesse initiale de 401 mètres. Les pièces de 18 tonnes, des obus ordinaires de 185k,463 ou de rupturo de 186k,483 avec une vitesse initiale de 416 mètres. Les pièces de

9 tonnes, des obus ordinaires de 81k,958 ou de rupture de 81k,305 avec une vitesse initiale de 431 mètres. Les pièces de 7 tonnes des obus ordinaires de 53k,05 ou de rupture de 52k,14 avec une vitesse initiale de 440 mètres.

Les cuirassés que nous avons décrits ci-dessus formaient l'escadre de la Méditerranée. Indépendamment de ces forces, l'Angleterre avait envoyé dans cette mer :

1° *L'escadre de la Mànche* (Channel-Squadron), à Malte. — Vice-amiral Dowell. — 1re division : le *Minotaur*, l'*Agincourt* et l'*Orion*. — 2e division : l'*Achilles*, le *Northumberland*, plus une flotille de croiseurs, des avisos, des canonnières et des transports.—91 canons et 3,299 hommes.—

2° *L'escadre de réserve*, à Gibraltar. — Contre-amiral, le duc d'Edimbourg. — 1re division : l'*Hercules*, la *Repulse* et le *Valiant*. — 2e division : l'*Hector*, la *Défence* et le *Lord Warden*. — 139 canons.

3° *L'escadre volante* de seconde réserve, au cap Saint-Vincent. — Contre-amiral Sullivan. — 1re division : le *Warrior*, l'*Agamemnon*, le *Don*. — 2e division : l'*Ajax*, la *Penelope* et le *Dee*, plus une flotille composée de croiseurs, d'avisos, de canonnières et de transports.

En outre, le garde-côte *Belle-Isle* et l'*Hécla*, batiments de dépôt du service des torpilles, reçurent l'ordre de se rendre dans la Méditerranée.

Négociations entre les belligérants avant le bombardement. — Le bruit s'étant répandu au Caire que les autorités égyptiennes se proposaient d'obstruer l'entrée du port d'Alexandrie en y coulant des navires chargés de pierres, les consuls de France et d'Angleterre se rendirent chez Ragheb-Pacha pour lui demander des explications. Le ministre égyptien assura qu'il n'avait jamais été question d'un pareil projet.

Le 7 juillet, l'amiral Conrad faisait connaître au ministre de la marine qu'il tenait de l'amiral anglais lui-même que, pendant la nuit du 6 juillet, la lumière électrique des cuirassés mouillés extérieurement n'avait pu dé-

couvrir aucun travail aux batteries. L'amiral français disait que lord Seymour lui avait montré la réponse du commandant militaire aux observations faites la veille, réponse catégorique pour nier les travaux et terminée par un appel aux sentiments d'humanité. L'amiral Conrad ajoutait que Lord Seymour n'adresserait d'ultimatum que s'il constatait lui-même l'érection de travaux et qu'il donnerait alors vingt-quatre heures avant l'ouverture des hostilités.

Voici en quels termes était conçu l'ultimatum adressé par Lord Seymour au gouverneur d'Alexandrie, Toulba-Pacha :

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que, suivant des rapports officiels, on a placé hier deux ou plusieurs pièces de canon supplémentaires sur les forts de la mer, et que, sur le côté nord d'Alexandrie, on fait d'autres préparatifs militaires dirigés contre l'escadre placée sous mon commandement. Dans ces circonstances, j'ai à notifier à Votre Excellence que si ces préparatifs continuent ou bien si les travaux, une fois arrêtés, reprenaient plus tard, il serait de mon devoir d'ouvrir le feu sur les forts en voie de construction.

La réponse de Toulba-Pacha était rédigée en ces termes :

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de ce jour, disant que vous aviez appris la mise en place de deux canons ainsi que d'autres préparatifs militaires sur la côte nord de la ville. Je m'empresse de vous donner l'assurance que cette information n'est pas plus exacte que celle qui disait qu'on bloquait l'entrée du port. Vous avez eu l'occasion de vérifier par vous-même l'inexactitude de cette dernière information. En faisant appel à vos sentiments d'humanité, je suis, etc.

Cette communication confirmait la déclaration que, deux jours auparavant, Lord Lyons était venu faire à M. de Freycinet en lui annonçant que l'amiral Seymour avait

été autorisé à remettre aux Egyptiens un ultimatum en vue d'arrêter leurs travaux de défense, et pour le cas où cet ultimatum resterait sans effet, à ouvrir le feu contre les ouvrages.

Ainsi qu'on le voit, l'Angleterre avait pris la résolution d'agir énergiquement. Dès ce moment, sa politique était orientée. Indépendamment des bénéfices directs qu'elle espérait retirer d'une attitude vigoureuse, elle ne voulait pas laisser dégénérer l'intervention de sa flotte à Alexandrie en une manifestation aussi platonique et aussi humiliante pour l'amour propre britannique que l'avait été la démonstration navale de Dulcigno. (1) Aussi les marins anglais devaient-ils avoir à cœur de profiter du moindre prétexte pour ouvrir le feu.

En France, le Conseil des ministres, saisi de la question, fut d'avis que nous ne pouvions pas nous associer à l'ultimatum anglais : 1° parce qu'il devait entraîner à des actes offensifs en contradiction avec l'attitude que nous avions prise vis-à-vis de la Conférence ; 2° parce que, de toutes façons, de tels actes ne pouvaient, en vertu de la constitution, être accomplis qu'avec l'autorisation préalable du Parlement. Conformément à cette décision, l'amiral Conrad reçut l'ordre de déclarer à Lord Seymour que, si l'ultimatum était présenté, la division française se verrait dans la nécessité de quitter le port d'Alexandrie, tout en restant dans les eaux égyptiennes.

Dès le 4 juillet, les consuls anglais firent prévenir leurs compatriotes de s'embarquer au premier ordre. Nos agents avaient reçu pour instructions d'user de leur influence sur les autorités égyptiennes pour qu'elles s'abstinssent de

(1) V. *Année Maritime* de 1880-1881, page 110.

tout ce qui pourrait amener une collision. Nos cuirassés devaient tout d'abord se retirer à Aboukir, mais cette station n'étant pas reliée télégraphiquement avec Alexandrie, il fut décidé qu'on les enverrait à Port-Saïd. Le 5 juillet, tandis que le transport la *Sarthe* recevait l'ordre de retourner sans retard à Alexandrie pour être à la disposition de nos nationaux, l'escadre volante anglaise quittait Gibraltar et faisait route sur Malte. Le 8 juillet, le conflit entre les forts égyptiens et la flotte anglaise était devenu imminent, et le ministre des affaires étrangères télégraphiait à M. de Vorges, chargé du consulat général de la France en Egypte, de faciliter, par tous les moyens possibles, le départ de nos nationaux. Il devait lui-même, avec les fonctionnaires supérieurs et le personnel consulaire du Caire et d'Alexandrie, se retirer à bord de la flotte. Ces précautions avaient été prises à temps, car, le lendemain, M. de Vorges reçut du consulat d'Angleterre l'avis que nos compatriotes devaient quitter Alexandrie dans les vingt-quatre heures.

Le 9 juillet, Lord-Seymour donnait successivement aux huit cuirassés qui se trouvaient devant Alexandrie l'ordre de prendre leur position de combat. Il ne pouvait encore commencer l'action ; il attendait l'arrivée de l'escadre de la Manche qui devait lui apporter des troupes de débarquement et des renforts.

Le 10 juillet, Lord Dufferin annonça au marquis de Noailles que les travaux de fortification d'Alexandrie ayant continué et deux nouvelles pièces ayant été démasquées, l'amiral Seymour avait envoyé un ultimatum et demandé la reddition des forts. En même temps, la note suivante fut remise au Sultan par l'ambassadeur d'Angleterre :

Thérapia, le 10 juillet 1882.

L'Ambassade de S. M. Britannique a l'honneur d'informer la Sublime-Porte que, par suite de la continuation de l'armement des forts d'Alexandrie par les autorités militaires égyptiennes, l'amiral anglais annoncera ce matin que si les forts ne sont pas livrés temporairement, afin d'en effectuer le désarmement, il ouvrira le feu dans les vingt-quatre heures.

Signé : DUFFERIN.

La Porte répondit, ainsi qu'il suit, à la note anglaise :

En réponse à la note verbale de l'ambassade de S. M. Britannique, datée du 10 de ce mois et parvenue à la Sublime-Porte dans l'après-midi du même jour, le ministre des affaires étrangères a l'honneur d'informer l'ambassade que, d'après un télégramme transmis aujourd'hui par le Khédive et le maréchal Dervish-Pacha, Son Altesse, ainsi que le ministère Egyptien ont déclaré à l'Amiral commandant de l'escadre anglaise à Alexandrie que les autorités locales n'apporteront aucune résistance dans le cas où l'Amiral procéderait au bombardement. Il est évident qu'un acte de cette nature, s'il venait à se produire, porterait la plus grave atteinte aux droits de souveraineté de S. M. I. le Sultan et aux intérêts du pays. Le gouvernement impérial s'attend à ce que le cabinet de S. M. Britannique, prenant en sérieuse considération ce qui précède, veuille bien faire en sorte que l'Amiral Seymour s'abstienne de tout acte de nature à provoquer une telle éventualité et lui transmettre des instructiuons dans ce sens. Le gouvernement impérial aura, en tout cas, l'honneur d'informer l'ambassade de S. M. Britannique de la décision qu'il aura prise dans la nuit de demain mardi, sur la communication précitée de l'ambassade aussi bien que sur celles télégraphiques du Khédive et du Maréchal. La Sublime-Porte prie le cabinet de Saint-James de vouloir bien accélérer l'envoi à l'Amiral anglais des instructions demandées ci-dessus.

Pendant que cet échange de notes s'opérait, l'ambassadeur d'Angleterre annonçait à M. de Freycinet que l'amiral Seymour avait envoyé un ultimatum aux Egyptiens pour déclarer l'ouverture des hostilités. « L'ultimatum a été motivé, disait Lord Lyons, par la reprise des travaux de défense. » On peut remarquer que cette décla-

ration ne concordait pas avec les communications que notre gouvernement avait reçues de l'amiral Conrad et de M. de Vorges, lesquelles notifiaient l'envoi de l'ultimatum sans mentionner la reprise des travaux. Le lendemain, 11 juillet, M. de Freycinet reçut une nouvelle visite de Lord Lyons qui venait lui déclarer que si le bombardement avait lieu, cet acte serait considéré par le cabinet anglais comme un acte de légitime défense « n'entraînant aucune conséquence et ne cachant aucune arrière-pensée de la part du gouvernement britannique. » La suite des événements montrera de quelle façon l'Angleterre a conformé sa conduite à cette déclaration.

Lors de l'envoi de l'ultimatum, les journaux anglais s'appliquèrent, à grand renfort de distinctions subtiles, à démontrer que l'exécution des ordres donnés au commandant de l'escadre britannique ne constituerait pas une intervention de l'Angleterre. Déjà, ainsi que le faisait judicieusement remarquer le *Temps*, les Anglais cherchaient à se réserver les moyens de justifier une brusque ouverture des hostilités en la rejetant sur un incident fortuit.

Le moment de l'action approchait. C'est en vain que les consuls généraux des cinq puissances adressèrent à l'amiral anglais une lettre collective pour lui représenter les dangers et les graves conséquences d'un bombardement et lui offrir d'intervenir officieusement pour obtenir du gouvernement égyptien une promesse formelle que les travaux seraient suspendus. Lord Seymour se borna à remercier courtoisement les consuls, il ajouta qu'il n'était nullement question de bombarder la ville mais seulement de démanteler les forts et qu'en tout cas, il les avertirait vingt-quatre heures avant l'ouverture du feu.

Il ressort de l'ensemble de ces faits que l'Angleterre

avait hâte de profiter des prétextes que pouvaient offrir les évènements pour établir sa domination en Egypte par un coup de théâtre, qui soulagerait son amour propre de toutes les preuves d'impuissance qu'elle n'avait cessé de donner à l'Europe depuis l'affaire de Dulcigno. Depuis longtemps, la presse avait fait ressortir les avantages qu'il y aurait pour les « intérêts anglais » à s'emparer de cette contrée. L'occasion était bonne pour terminer par les armes une campagne si ardemment commencée par la plume des publicistes britanniques.

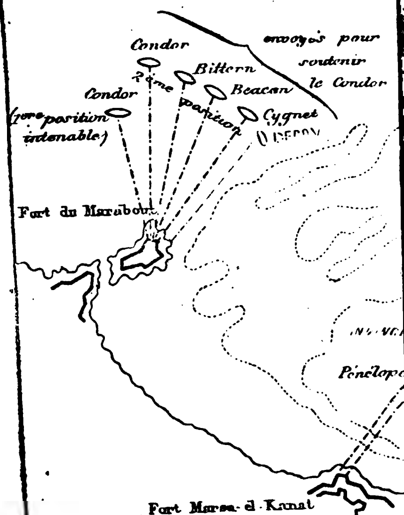
L'amiral Seymour attendit pour agir que l'embarquement des nationaux anglais, qui s'étaient refugiés à bord des navires, fut complétement terminé. L'aviso de l'escadre française, *Hirondelle*, ainsi que le *Peluse* et la *Junon*, avaient été mis à la disposition de M. de Vorges, pour servir d'abri au personnel et aux archives de notre consulat. Le *Péluse* et le *Saïd* portaient à eux deux 1,200 personnes environ, la colonie d'Alexandrie, à peu d'exceptions près, et la plus grande partie de celle du Caire. Il n'était resté que ceux qui n'avaient pas voulu partir ou qui se considéraient comme liés par des obligations spéciales.

Le 10 juillet, au matin, l'amiral Seymour envoya une note au gouverneur d'Alexandrie pour le prévenir que le bombardement commencerait le lendemain matin à quatre heures. De son côté, le consul anglais adressa une première lettre au président du Conseil des ministres égyptiens lui annonçant que ses relations avec le gouvernement du vice-roi étaient suspendues, et une seconde à Dervisch-Pacha dans laquelle il lui déclarait qu'il serait considéré comme responsable de la sécurité du Khédive. Ces formalités remplies, le consul anglais se rendit à bord du

BOMBARDEMENT

DES FORTS D'ALEXANDRIE

11-12 juillet 1882.



cuirassé *Monarch* afin de se trouver auprès de l'amiral Seymour, et, peu après, les vaisseaux marchands qui se trouvaient à l'ancre gagnèrent la haute mer. Quant à l'escadre française, conformément aux instructions qu'elle avait reçues et qui lui enjoignaient de prendre le large au premier acte d'hostilité de la flotte anglaise, excepté toutefois dans le cas où l'agression commencerait de la part des Egyptiens, elle quitta Alexandrie et alla mouiller à Port-Saïd pour protéger le canal. Cette attitude d'expectative puis d'abstention observée par l'escadre française était la conséquence de la position diplomatique prise dès l'origine par M. de Freycinet, qui avait été d'avis de ne point agir en dehors du concert européen et de conserver sa liberté d'action en attendant l'issue et les décisions de la Conférence.

Il ressort d'une dépêche du comte Granville du 25 juillet 1882 que la pensée première de l'Angleterre avait été de s'unir à la France en combinant l'action des marines des deux pays pour mettre le canal à l'abri de toute atteinte et pour protéger les nombreux navires qui le parcouraient. Les vaisseaux français devaient croiser entre Port-Saïd et Ismaïlia, les vaisseaux anglais entre Ismaïlia et Suez. Les troupes françaises devaient occuper Port-Saïd et Kantara, les troupes anglaises, Ismaïlia et Suez.

Bombardement d'Alexandrie. (11 juillet 1882). — Ainsi que nous l'avons vu, l'amiral Beauchamp-Seymour, s'appuyant sur l'autorisation qui lui avait été télégraphiée d'Angleterre, avait adressé, le 6 juillet, une note au gouverneur d'Alexandrie. Le 9 juillet, il envoya un ultimatum dans lequel il prévenait le commandant militaire

de la ville, Toulba-Pacha, que, si, dans 24 heures, certains forts qu'il désignait n'étaient pas démantelés, il ouvrirait le feu sur eux. Ces représentations n'ayant pas été suivies d'effet, le 10 juillet au matin, les cuirassés anglais sortirent du port intérieur et commencèrent à prendre position vis-à-vis des différents ouvrages. L'attaque devait porter sur deux points. Aussi les bâtiments furent-ils groupés en deux divisions ayant chacune une réserve, et ainsi composées :

Première division ou *division intérieure*. — Commandée directement par l'amiral Seymour. — Le *Monarch*, l'*Invincible* et la *Penelope*. Ces cuirassés devaient se placer en dedans des passes, à l'entrée de l'avant-port, en face du fort Mex, des batteries d'Omouk-Koubebé et de celles établies à Marsa-el-Kanat qui commandaient l'entrée de la rade et le port intérieur.

En seconde ligne, mais plus près du phare qui termine le brise-lames, devaient se trouver les canonnières *Bittern* et *Beacon*.

Deuxième division ou *division extérieure*. — Placée sous les ordres du capitaine Hunt-Grubbe, du *Sultan*. — L'*Alexandre*, le *Sultan*, le *Superb*, placés en dehors des passes et doublés, en seconde ligne, par des canonnières, devaient attaquer les ouvrages de Ras-el-Tin, puis les forts Pharos et Ada battant la pleine mer, tandis que le *Téméraire* et l'*Inflexible*, mouillés dans les passes de Boghaz et des Corvettes, relieraient les deux divisions et seraient parés à soutenir, suivant les besoins, l'une ou l'autre. D'après leur position, ces deux bâtiments pouvaient agir efficacement sur le fort de Ras-el-Tin et sur les batteries voisines qu'ils devaient enfiler sur une grande étendue de leur développement.

Pendant la nuit du 10 au 11, le *Monarch* et l'*Invincible* restèrent seuls dans le port. A 6 heures du matin, tous occupaient leur poste de combat [1].

L'*Alexandra*, le *Sultan* et le *Superb*, sous vapeur, se trouvaient au nord du brise-lames, parallèlement à

(1) Voir le plan du bombardement du fort d'Alexandrie.

la ligne formée par les batteries du Ras-el-Tin, les forts Ada et Pharos, à une distance variant de 1,400 à 1,700 mètres de la pointe Eunostos, dans une direction O. 1/2-N. ; — l'*Inflexible*, dans la passe des Corvettes, à 3,400 mètres au moins du fort du Mex ; — le *Temeraire*, dans la passe du Boghaz ou passe centrale, à 2,000 mètres environ du même fort ; — le *Monarch*, l'*Invincible*, sur lequel l'amiral avait hissé son pavillon, la *Penelope*, également sur une ligne parallèle à la côte, à une distance de 900 à 1,500 mètres au N.-O. du fort du Mex ; les deux derniers à l'ancre, le premier sous vapeur.

Nous ne saurions mieux faire pour indiquer les dispositions arrêtées en vue de l'attaque de la place que de reproduire, d'après le *Blue book*, le texte de l'ordre du jour que l'amiral Seymour adressa, le 10 juillet, aux commandants des bâtiments placés sous ses ordres :

A bord de l'*Invincible*, Alexandrie, 10 juillet 1882.

Dans le cas où je ne recevrais pas une réponse satisfaisante à la sommation que je dois adresser au gouverneur militaire d'Alexandrie pour lui demander la remise temporaire des ouvrages dans le Sud du port et ceux de la presqu'île de Ras-el-Tin, l'escadre sous mes ordres opérera l'attaque des forts, dès que vingt-quatre heures se seront écoulées, pour permettre aux neutres de quitter la place ; ce délai expirera le 11 à cinq heures du matin. Il y aura deux attaques :

1° La première attaque sera faite, de l'intérieur du port, par l'*Invincible*, le *Monarch* et la *Penelope* ;

2° Le *Sultan*, le *Superb*, le *Temeraire*, l'*Alexandra* et l'*Inflexible* attaqueront de l'extérieur de la jetée. L'action commencera à mon signal ; alors le navire le plus rapproché de l'ouvrage en terre, récemment élevé près du fort Ada, enverra un obus sur ce point.

Quand les batteries viendront à répondre, tous les efforts devront être faits par les bâtiments pour détruire les batte-

ries de Ras-el-Tin, spécialement la batterie du Phare, dont le feu est dirigé sur le port.

Le *Sultan*, le *Superb* et l'*Alexandra* se porteront à l'Est, pour attaquer le fort Pharos et, si c'est possible, la batterie Silsili. L'*Inflexible* se portera, dans l'après-midi, au poste qui lui a été assigné hier à la hauteur de la passe Corvette, et se préparera à ouvrir le feu sur le fort du Mex, afin de venir en aide à l'escadre intérieure dès que le signal lui sera fait. Le *Temeraire* occupera également la position qui lui a été donnée hier à la hauteur de la passe Centrale. Le *Superb*, le *Sultan* et l'*Alexandra* flanqueront les ouvrages de Ras-el-Tin.

Les canonnières et chaloupes-canonnières resteront au large et se maintiendront en dehors du feu jusqu'à ce qu'une occasion favorable se présente pour se porter en avant et attaquer Mex. Les bâtiments devront se laisser guider, dans une large mesure, par l'état du temps, soit pour mouiller ou rester sous pression ; s'ils mouillent, ils devront se servir du grelin-chaîne en qualité d'embossure. Les hommes devront avoir fini de déjeuner à 4 heures et demie, et la tenue sera en bleu de travail. L'escadre intérieure sera placée sous mes ordres directs. L'escadre extérieure sera placée sous les ordres du capitaine Hunt-Grubbe, du *Sultan*. L'*Helicon* et le *Condor* répéteront les signaux.

Le but de cette attaque est la destruction des ouvrages en terre et le démantèlement des batteries du bord de mer d'Alexandrie. Il est possible que cette tâche exige deux ou trois jours. On se servira des obus avec modération, bien que le *Humber*, chargé d'une réserve importante de munitions, soit attendu ici le 12. Si l'*Achilles* arrive à temps, il attaquera le fort Pharos ou bien il se placera au poste qui lui sera donné par le chef de l'escadre du large.

Relèvements. — Ligne des navires N.-E 1/4. deux encablures 1/4).

Alexandra. : Eunostos Lighthouse, S.-E. 1/4, Est 1/2, encablure ; — Breakwater Lighthouse, Sud 3/4, Ouest ; — Black Rock Battery, distance 1,500 mètres.

Sultan : Eunostos Lighthouse, Est 1/4, Sud 1/8, Sud. — Breakwater Lighthouse, Sud 1/8 Ouest. — Black Rock Battery, distance 1,750 mètres.

Superb : Eunostos Lighthouse, Est 3/8 Sud ; Breakwater Lighthouse, Sud 1/2 encablure ; — Black Rock Battery, distance 1,950 mètres.

Signé : F. BEAUCHAMP-SEYMOUR.

Ayant reçu un rapport du lieutenant Smith-Dorrieu, qui l'informait que les Egyptiens étaient occupés à monter des canons dans le fort Silsili, l'amiral fit prévenir le commandant militaire d'Alexandrie qu'il ouvrirait le feu, le 11 juillet au lever du soleil, si les batteries de l'isthme de Ras-et-Tin et de la partie Sud d'Alexandrie ne lui étaient pas remises pour démanteler les pièces, conformément aux instructions qu'il avait reçues de l'Amirauté dans la journée du 10 juillet.

Dans la matinée du 11, de très bonne heure, on aperçut l'*Helicon* qui se dirigeait sur l'*Inflexible*, mouillé dans la passe Boghaz. A six heures et demie, on signala que les officiers égyptiens étaient à bord et voulaient parler à l'amiral. Trois officiers, dont l'un était l'aide-de-camp de Dervisch-Pacha et deux Egyptiens remirent à l'amiral une lettre du président du conseil et ministre des affaires étrangères, l'avertissant qu'on allait démonter trois canons. L'amiral répondit qu'il ne lui était pas possible d'agréer ces propositions, et dès que les officiers eurent été débarqués, il fit ouvrir le feu sur les forts qui répondirent rapidement, ainsi que les lignes de Mex et les batteries en dedans des récifs, les forts de Ras-el-Tin, Ada et Pharos.

Le premier coup de canon fut tiré à sept heures par l'*Alexandra*, placée à l'extrémité Est de la ligne de bataille, contre les ouvrages en terre de Ras-el-Tin. « Cinq minutes après, disait la *Revue d'artillerie*, à laquelle nous empruntons ces détails, le vaisseau-amiral, l'*Invincible*, lançait le signal : « attaque générale des batteries ennemies » et ouvrait en même temps le feu sur les ouvrages placés le long de la côte à l'intérieur du port, secondé par le *Monarch* et la *Penelope*. De leur côté, l'*Alexan*

dra, le *Sultan* et le *Superb* se mirent à canonner les batteries de Ras-el-Tin et le fort du Phare. Les forts ripostèrent presque aussitôt, le plus généralement par salves, mais leur feu, mal dirigé, ne produisit pas grand effet : les projectiles tombaient dans l'eau autour des vaisseaux, la plupart au tiers de la distance. La lutte continua pendant une heure environ dans les mêmes conditions ; les marins anglais, ayant le soleil dans les yeux et complétement enveloppés par un nuage épais de fumée, ne pouvaient que difficilement apercevoir les effets produits par leurs projectiles et régler leur tir qui tout d'abord fut assez défectueux. Celui du *Monarch* en particulier laissa beaucoup à désirer ; celui de l'*Invincible*, au contraire, se fit remarquer par sa précision, grâce à un officier qui resta tout le temps dans les hunes pour observer le tir. A plusieurs reprises, on dut cesser le feu pour laisser à la fumée le temps de se disperser.

L'Alexandra, le *Sultan* et le *Superb*, toujours sous vapeur, allaient alternativement du sud-ouest au nord-est, puis virant de bord, revenaient en arrière, tirant d'une façon continue. Vers sept heures trente minutes, la canonnière le *Cygnet* s'était également rapprochée de facon à pouvoir tirer sur le Ras-el-Tin. L'*Inflexible* tirait avec les canons d'une de ses tourelles contre les ouvrages de Ras-el-Tin et avec ceux de l'autre contre le fort du Mex. Le *Monarch* commença par tirer sur le fort Napoléon dont le feu cessa bientôt, tandis que l'*Invincible* canonnait les ouvrages placés le long de la côte entre la jetée et le fort du Mex, et que la *Penelope* faisait sauter les ouvrages de Marsa-el-Kanat. Puis tous les trois concentrèrent leurs feux contre le fort du Mex. La *Penelope* et le *Monarch*, s'étant rapprochés jusqu'à 800 mètres de la côte, balayaient

les ouvrages aussi bien avec leurs mitrailleuses Nordenfelt et Gatling qu'avec leurs canons.

Vers huit heures, le *Téméraire*, qui s'était enfin dégagé, avait à son tour ouvert le feu avec ses grosses pièces en barbette contre les ouvrages du Mex. A neuf heures, toutes les pièces de la défense placées dans les ouvrages étaient réduites au silence, sauf quatre pièces de gros calibre qui, bien couvertes et bien servies, continuaient à tirer, prenant pour point de mire le vaisseau-amiral l'*Invincible*, que leurs projectiles atteignirent plusieurs fois. Vers dix heures trente minutes, un obus du *Monarch* fit sauter un magasin à poudre du fort.

D'autre part, le fort du Marabout, contre lequel aucune attaque n'avait été dirigée, s'était mis à tirer contre les trois vaisseaux restés à l'intérieur des passes. A huit heures, le *Condor*, laissant le *Téméraire* qui n'avait plus besoin de son aide, se dirigea vers ce fort, avec lequel il soutint seul la lutte pendant plus d'une heure. A dix heures trente minutes, le *Bittern* et le *Beacon* reçurent l'ordre de se porter à son secours; le *Decoy* et le *Cygnet* suivirent le mouvement, et, à onze heures, lorsque l'amiral donna l'ordre de cesser le feu contre le fort Marabout, cet ouvrage n'avait plus qu'une seule pièce en état de tirer. Les canonnières se dirigèrent alors vers le fort du Mex, et coopérèrent avec les cuirassés au bombardement de ces ouvrages, dont le feu fut bientôt complétement éteint.

Du côté de l'autre attaque, vers dix heures, les ouvrages du Ras-el-Tin étaient à peu près complètement réduits au silence; le palais du khédive, placé en arrière, était en partie démoli et avait pris feu; l'*Alexandra*, le *Sultan* et le *Superb* vinrent alors jeter l'ancre à 700 mètres environ du fort Ada, et dirigèrent leur tir contre les

maçonneries de ce fort et du fort Pharos, tout en lançant quelques obus sur la ligne de batteries de Ras-el-Tin et en particulier sur le canon Armstrong (8 pouces) à affût Moncrieff qui continuait à tirer.

Les conditions imposées par l'amiral n'ayant pas été acceptées, un nouveau coup de canon fut tiré, un peu avant quatre heures, contre le fort Mex, mais le pavillon parlementaire fut de nouveau hissé et le bombardement ne fut pas continué.

Il peut n'être pas sans intérêt de placer, à côté du récit qui précède, composé avec des renseignements empruntés à des documents et à des journaux anglais, le compte-rendu officiel suivant adressé à l'Amirauté par l'amiral Seymour :

Invincible, Alexandrie, 20 juillet 1882.

Comme l'indiquait l'ordre de combat, j'avais décidé d'opérer deux attaques : l'une par le *Sultan*, le *Superb* et l'*Alexandra*, sur la face nord du Ras-el-Tin, avec l'aide de la tour arrière de l'*Inflexible*, qui se trouvait mouillé à la hauteur de l'entrée de la passe Corvette, pour enfiler les batteries du phare (*Light-house batteries*). La seconde attaque, opérée par l'*Invincible*, le *Monarch*, la *Penelope*, situés en dedans des récifs, avec l'aide de la tour avant de l'*Inflexible* et du *Temeraire*, qui avait son poste à toucher la bouée de la passe Boghaz, qui conduit au port d'Alexandrie. L'*Helicon* et le *Condor* répétaient les signaux ; le *Beacon*, le *Bittern*, le *Cygnet* et le *Decoy* étaient prêts à agir au premier signal, pendant cette journée.

Le 11, à sept heures du matin, je fis le signal à l'*Alexandra* d'envoyer un obus dans les ouvrages en terre récemment armés, qui portent le nom de batteries de l'Hôpital ; ce signal fut suivi par l'ordre général donné à la flotte d'attaquer les batteries de l'ennemi. L'action devint alors générale, entre les navires, qui se trouvaient aux postes assignés, et tous les forts qui commandent l'entrée du port d'Alexandrie. Le feu resta nourri jusqu'à dix heures et demie du matin ; à ce moment, le *Sultan*, le *Superb* et l'*Alexandra*, qui jusqu'alors se trouvaient sous pression, vinrent mouiller à la hauteur du fort du Phare, et, avec l'aide de l'*Inflexible* qui

vint se joindre à eux, à midi et demi, on réussit à éteindre le feu de la plupart des pièces des forts de Ras-el-Tin ; cependant, quelques grosses pièces du fort Ada conservaient un feu intermittent. A une heure et demie, un obus du *Superb* fit sauter le magasin à poudre et entraîna la retraite immédiate du reste de la garnison. Les bâtiments s'adressèrent alors au fort Pharos, qui fut réduit au silence, avec l'aide du *Temeraire* qui se joignit à eux à deux heures et demie; à ce moment, un obus de l'*Inflexible* démonta un des gros canons. La batterie de l'Hôpital fut bien servie pendant tout le combat, et bien que réduite au silence, pendant quelque temps, par un obus de l'*Inflexible*, ce fut seulement à cinq heures du soir que les artilleurs furent obligés de se retirer de leurs pièces, grâce au feu de l'*Inflexible* et de l'escadre extérieure. L'*Invincible*, qui portait mon pavillon, était soutenu par la *Penelope ;* ces deux navires étaient mouillés, et le dernier dut changer de mouillage une fois. Ils étaient assistés par le *Monarch*, qui se trouvait sous pression en dedans des récifs, ainsi que par l'*Inflexible* et le *Temeraire* dont les postes se trouvaient dans les passes Boghaz et Corvette.

Après un engagement de quelques heures, les batteries et les lignes du Mex furent réduites au silence, et en partie détruites. Le fort Marsa-el-Kanat a été détruit par l'explosion des magasins à poudre, au bout d'une demi-heure d'engagement avec le *Monarch*. A deux heures de l'après-midi, voyant que les canonniers de la partie Ouest de Mex avaient abandonné leurs pièces, et que les réserves s'étaient retirées probablement dans la citadelle, je donnai ordre aux chaloupes-canonnières d'entrer dans le port, et, à l'abri de leur feu, je fis débarquer un détachement de 12 hommes de bonne volonté, sous le commandement du lieutenant Bradford, de l'*Invincible*, pour détruire 2 canons rayés de 10 pouces se chargeant par la bouche, et enclouer 6 pièces se chargeant par la culasse, qui se trouvaient dans la batterie rasante de droite de Mex ; le rembarquement s'opéra sans autre avarie que la perte d'un des canots sur les rochers. Cette opération difficile a été très bien exécutée. Avant cela, quand l'action était devenue générale, lord Charles Beresford, du *Condor*, qui était répétiteur des signaux, s'apercevant de la justesse du tir de deux canons rayés du fort Marabout qui tiraient sur les bâtiments, eut l'idée de se porter avec sa canonnière, à la distance voulue, pour faire agir son canon de 7 pouces ; et grâce à son excellent tir, il éteignit bientôt le feu de ces 2

pièces. Je donnai alors l'ordre de le faire soutenir par le *Beacon*, le *Bittern*, le *Cygnet* et le *Decoy* ; le *Cygnet* avait été engagé avec les forts de Ras-el-Tin pendant la première partie de la journée. Je suis heureux de déclarer que ces bâtiments n'ont eu aucun accident pendant le combat, grâce en grande partie à l'habileté de leurs manœuvres, et aussi à cause de leurs faibles tirants d'eau qui leur permettaient de prendre position sur le point le plus faible des batteries. L'action générale se termina heureusement à 5 heures et demie de l'après-midi, et les bâtiments vinrent prendre leurs postes de mouillage pour la nuit.

La résistance qui nous était opposée aurait été plus formidable, si on avait mis en action toutes les pièces de la ligne des ouvrages; mais on n'utilisa qu'un petit nombre des pièces à âme lisse des batteries de Ras-el-Tin, ainsi que les canons français de 36 achetés à l'époque de Méhémet-Ali ; les Egyptiens se sont servis de préférence des canons anglais de 10, 9 et 8 pouces et des petits canons rayés se chargeant par la bouche. Ces pièces sont exactement les mêmes que celles des navires de Sa Majesté, et il n'est pas possible d'en avoir de meilleures. L'approvisionnement était considérable et l'aspect des canons excellent On peut en dire autant des canons des lignes de Mex; cependant on s'est servi davantage des canons de 36 et on a utilisé une ou deux pièces à âme lisse de 15 pouces en plus des pièces de 10 et 9 pouces et d'un plus faible calibre, toutes rayées. Le fort Marabout a tiré sur l'escadre avec 2 canons rayés de 10 pouces et à grande distance; les obus étaient en très bonne direction, mais les coups étaient trop courts de 10 à 30 mètres. Aucun coup provenant des batteries du Sud n'a atteint les bâtiments pendant la journée.

Les avaries de la *Penelope* ne me sont pas connues, ce bâtiment ayant été détaché de mon pavillon quelque temps après. Les œuvres mortes de l'*Invincible* et de l'*Inflexible* ont été atteintes, sans dommages sérieux. Le *Temeraire* et le *Monarch* n'ont eu aucune avarie.

Je ne puis parler avec trop d'éloges des officiers commandant les bâtiments. Je dois des remercîments particuliers au capitaine Hunt-Grubbe qui commandait l'escadre du Nord...

Le capitaine de l'*Alexandra* m'a donné connaissance d'un acte de courage, accompli par le maître canonnier de ce bâtiment et qui a sauvé la vie probablement à beaucoup de monde, en s'emparant et jetant dans une baille d'eau, un

obus de 10 pouces dont la fusée brûlait encore, et qui, après avoir traversé la muraille du navire, s'était logé dant le pont de la batterie. Tous les capitaines parlent dans les termes les meilleurs de la conduite de leurs officiers et de leurs équipages.

Il m'est complétement impossible de me rendre compte de la perte si faible des bâtiments de Sa Majesté pendant cette journée, en considérant surtout le nombre d'obus et de projectiles qui les ont atteints, et en constatant les avaries des coques du *Sultan,* du *Superb* et de l'*Alexandra,* et dans une plus faible mesure, celles des coques de l'*Invincible,* de la *Penelope* et de l'*Inflexible.*

F. BEAUCHAMP-SEYMOUR.

Voici maintenant le rapport qu'adressa à l'amiral Seymour le capitaine Hunt-Grubbe, du *Sultan,* qui commandait, comme on vient de le voir, la division extérieure et qui soutint le fort de l'action :

Sultan, à la hauteur d'Alexandrie, 14 juillet 1882.

Conformément à votre ordre du jour en date du 10, je suis très heureux d'avoir à vous rendre compte du succès de l'escadre du large, placée sous mon commandement direct, et composée du *Sultan,* du *Superb,* de l'*Alexandra* et plus tard, du *Temeraire* et de l'*Inflexible.* Ces bâtiments ont attaqué et réduit au silence, pendant la journée du 11, les ouvrages en terre et batteries qui composaient les fort Pharos et Ada, les batteries de la pointe de l'Hôpital, le nouvel ouvrage en terre (qui était formidable) ainsi que les batteries du Phare donnant sur le port.

Le combat a commencé à six heures cinquante-neuf minutes du matin, dès que l'*Alexandra* eût envoyé un obus sur l'ouvrage en terre situé près du fort Ada; quelques minutes après, les forts ont riposté, et l'action est devenue générale.

A ce moment, je naviguais à la vapeur, en ordre serré, à mille cinq cents mètres de la batterie, et j'étais en train de virer de bord par un mouvement successif, avec l'intention de mouiller dans l'ordre prescrit ; mais avant de le faire, je fis un second tour. Trouvant, cependant, que les batteries étaient plus puissantes que je ne le pensais et que les canonniers égyptiens tiraient avec une grande précision, je jugeai prudent de venir mouiller, et d'avoir une distance exacte. Cette manœuvre fut exécutée par l'escadre avec une grande

habileté et on ne tarda pas à démonter les canons de l'ennemi.

A dix heures trente minutes du matin, la batterie du Phare,qui avait été déjà fortement éprouvée par l'*Inflexible*, cessa de répondre à notre feu, le dernier canon rayé venant d'être mis hors de service ; c'était cette pièce qui nous avait fait beaucoup de mal.

A midi quarante-cinq minutes, le *Temeraire* et l'*Inflexible* vinrent nous prêter assistance dans notre attaque, en envoyant, avec un plein succès, des obus dans les forts Ada et Pharos.

A ce moment, le feu était considérablement réduit, mais un canon rayé de l'ouvrage en terre de l'Hôpital, qu'il nous était impossible de démonter, parce qu'on ne le voyait pas du bord, nous occasionna beaucoup de dommages.

A une heure trente-deux minutes, un obus du *Superb* fit sauter la poudrière du fort Ada, et ce fort, ainsi que celui de Pharos, furent évacués en toute hâte.

Dès que le feu de l'ennemi eut cessé, on se borna, de notre côté, à tirer sur des rassemblements d'hommes qui, d'après les renseignements donnés par nos vigies de la mâture, s'opéraient en arrière des ouvrages.

Les navires se sont comportés et ont combattu d'une manière qui fait le plus grand honneur aux officiers et aux hommes......

W. Hunt-Grubbe,
Capitaine.

Le 12 juillet, dans la matinée, deux ou trois coups ayant été tirés sur le fort Pharos, le pavillon parlementaire fut hissé ; l'amiral envoya son aide-de-camp à Alexandrie, pour en connaître le motif et demander la remise des batteries commandant la passe Boghaz. La réponse faite à cet officier montra que les Egyptiens avaient simplement eu recours à une ruse de guerre pour gagner du temps. Un autre coup ayant été tiré sur les batteries en terre des casernes de Mex, on hissa de nouveau le pavillon parlementaire. L'amiral anglais envoya le commander Morrisson, de l'*Hélicon*, à bord du yacht du Khédive ; mais cet officier ne trouva personne à bord. La ville avait été

Le 13 juillet, à la pointe du jour, l'escadre était sous pression. L'amiral entra dans le port avec l'*Invincible*, la *Penelope* et le *Monarch*. La ville brûlait sur plusieurs points ; le harem du palais de Ras-el-Tin était en feu et les forts évacués.

« J'appris de la manière la plus positive, disait l'amiral Seymour, dans un de ses rapports, que les forces d'Arabi s'étaient retirées seulement jusqu'à Pompey-Pillar, où il nous attendait. Je devais être prudent, et je fis débarquer un détachement de l'*Invincible* et un autre du *Monarch*, sous les ordres du capitaine Fairfaix, pour enclouer les canons placés entre Gabari et Tsalé, qui étaient dirigés sur le port. Pendant ce temps, les canonnières allaient chercher les soldats de marine des bâtiments mouillés au large. Ras-el-Tin était occupé, et on enclouait les canons qui portaient sur nos bâtiments. Je recevais, à ce même moment, la visite de Ahmet-Tewfik-Effendi, qui, accompagné du colonel Zohrab-Bey, venait du palais de Ramleh, situé à quatre milles d'Alexandrie, pour me demander si je consentirais à recevoir le khédive dont la sûreté ne paraissait pas garantie, à cause des régiments rebelles qui l'entouraient. J'exprimai mon désir de rendre ce service à Sa Hautesse, et, à quatre heures de l'après-midi, j'eus l'honneur de le recevoir à la porte du palais, qui avait fort heureusement très peu souffert du feu de nos bâtiments pendant la journée du 11. »

L'amiral donna au Khédive une garde de 700 soldats de marine, pour le protéger et occuper la presqu'île.

Dans la soirée du 13 juillet, une compagnie de matelots fut débarquée avec un canon Gattling et chassa les Arabes de quelques rues où ils mettaient le feu et pillaient les maisons.

L'inégalité des forces des deux adversaires était trop grande pour que le bombardement d'Alexandrie ait pu présenter un sérieux intérêt technique. Aussi peut-on dire que la supériorité écrasante de l'artillerie anglaise a réduit cette opération à un brillant exercice de tir. Les choses étant ainsi, ce qui aurait été intéressant c'eût été de pouvoir mesurer aussi exactement que possible les effets produits par le choc et l'explosion des projectiles anglais contre les ouvrages de différents genres qui défendaient Alexandrie. Cette constatation aurait pu être d'un grand enseignement, car elle eût permis d'apprécier la valeur balistique de l'artillerie de nos voisins d'Outre-Manche. Malheureusement, les journaux et les documents anglais, dans lesquels il nous a été possible de puiser des renseignements, étaient quelquefois contradictoires quand ils n'étaient pas remplis d'exagérations dans le sens optimiste ou pessimiste.

Les batteries de Mex et les ouvrages de Ras-el-Tin ont eu surtout à souffrir : plusieurs des canons qui les armaient ont été démontés ; un, entre autres, fut complétement renversé. Il est à remarquer cependant que le canon à affût Moncrieff, bien qu'ayant servi longtemps de point de mire à la flotte anglaise, resta intact. Quant aux forts Ada et Pharos, ils présentaient, à la fin de l'action, l'aspect de ruines. Le fort situé sur la pointe Eunostos a été fortement endommagé.

Des obus, passant par-dessus les forts, atteignirent la ville. C'est ainsi que, d'après une correspondance envoyée au *Temps*, « des projectiles tirés contre le fort Napoléon tombèrent sur des maisons européennes, s'écartant considérablement de la ligne de tir. A l'hôpital européen, où se trouvaient, avec les sœurs, 83 enfants trouvés

et 60 malades, un obus, lancé par l'*Invincible*, traversa le dortoir des sœurs, heureusement vide à ce moment, et s'arrêta sans éclater à l'étage inférieur. Cet hôpital était surmonté des drapeaux de la croix rouge et du croissant. Les Anglais ont affirmé n'avoir pas aperçu les deux pavillons. »

Le *Times* dit également que quelques projectiles de 80 tonnes, passant par-dessus le fort Pharos, tombèrent 2,000 mètres plus loin, dans les quartiers européens situés dans le voisinage du consulat anglais qui se trouvait à peu près dans le prolongement de la ligne de tir, et y occasionnèrent beaucoup de dégâts.

Malgré l'infériorité de leur armement, les forts égyptiens ne furent pas sans causer des avaries relativement nombreuses aux bâtiments anglais. Nous donnons ci-après la description des avaries causées à chacun d'eux. Les passages en italique indiquent celles qui ont été révélées par les journaux spéciaux et sur lesquelles le rapport officiel de l'amiral Seymour, auquel les autres détails sont empruntés, est muet :

Sultan. — 14 avaries dans la coque, la mâture et le gréement; la cuirasse a été atteinte en deux endroits par les projectiles; l'un deux a fait une entaille sous le pont de la batterie (de 1 pied et 6 pouces). — *Vingt-trois atteintes*; *mâture et cheminée fortement endommagées*; *coque percée dans les parties non cuirassées par 2 ou 3 projectiles*; huit blessés dont un gravement et 7 légèrement, 2 tués.

Superb. — La coque du *Superb* a eu à supporter 10 avaries diverses. La cuirasse a été atteinte à tribord en deux endroits à 4 pieds au dessus de la ligne d'eau; sur le premier point, la cuirasse a été entaillée de 3 pouces; le second point porte la marque de l'explosion de l'obus, la plaque est légèrement sortie, par suite de la brisure de 14 têtes de rivets. — *Celui des cuirassés qui a le plus souffert*; *2 projectiles ont traversé sa cuirasse*; *à l'un des points de contact, l'obus en éclatant a arraché une partie de la cuirasse. Cheminée percée.* Un tué et un blessé.

Invincible. — Les avaries de ce bâtiment sont au nombre de 13 dans la coque et dans la mâture ; plusieurs manœuvres courantes ont été coupées par des boulets. *Six projectiles ont traversé les parties non cuirassées* ; *l'un d'eux en éclatant a blessé six hommes* dont un gravement et les cinq autres légèrement.

Alexandra. — Les avaries dans la coque et le gréement de ce bâtiment sont au nombre de 30. Vingt-quatre projectiles ont traversé le navire au-dessus de la cuirasse, en produisant des dommages considérables dans le pont inférieur, les chambres, etc. Plusieurs boulets et obus ont atteint la cuirasse sans causer de dommages appréciables, mais l'un d'eux a fait une entaille et diverses bosses de 1/2 pouce à 1 pouce. — *Deux des canons, un de 10 pouces — 18 tonnes, l'autre de 11 pouces — 25 tonnes, dégradés par leur propre tir.* Un tué; trois blessés dont deux légèrement et un gravement.

Penelope. — *Un canon démonté*; huit blessés dont trois dangereusement, deux gravement et trois légèrement.

Inflexible. — Un tué et deux blessés dont un gravement et un légèrement.

Ainsi qu'on le voit, les Anglais ont accusé, comme pertes, cinq hommes tués et vingt-huit blessés. Du côté des Egyptiens, les pertes ont été estimées par les correspondants des journaux à 350, puis à 2,000 hommes, y compris les pertes éprouvées par la population pendant le bombardement.

Quant aux accidents survenus à deux des canons de l'*Alexandra*, voici, d'après le *Times*, à quelle cause il faudrait les attribuer : « Le canon de 18 tonnes s'étant échauffé par suite d'un tir prolongé, le manchon en fer forgé qui entoure la volée écarta d'un centième de pouce par suite de la dilatation ; toutefois, la bouche à feu put continuer de tirer. Le canon de 25 tonnes subit une dégradation plus sérieuse : vers la fin du bombardement, un obus éclata dans l'âme que l'on visita sans découvrir aucune dégradation. Un autre obus fut tiré. C'est alors

qu'arriva l'ordre de cesser le feu. On examina de nouveau la pièce et on constata cette fois l'existence d'une fente longitudinale dans le tube intérieur en acier. On croit cependant que la bouche à feu aurait encore été, quand même, en état de continuer le feu. »

Ajoutons que sir John Hay, ayant demandé à la Chambre des Communes des explications sur les causes des accidents survenus à l'artillerie de l'*Alexandra*, le gouvernement répondit qu'il ne pouvait rien dire de peur de porter préjudice au service public. Ne faudrait-il pas voir dans cette réponse une reconnaissance tacite de la défectuosité de certaines piéces de l'artillerie anglaise?

En ce qui concerne les munitions, la consommation qui en a été faite pour le bombardement a été évaluée, d'après le même document, à environ 6 coups à l'heure en moyenne par bouche à feu, aussi bien du côté des Egyptiens que du côté des Anglais. Seulement la plupart des canons égyptiens n'ont tiré que quelques heures à peine, tandis que, du côté des Anglais, le bombardement a duré huit heures environ. Les Anglais n'ont guère tiré que des obus ordinaires armés de fusées percutantes et un petit nombre seulement de shrapnels. Les canons de l'*Alexandra* ont tiré un total de 420 obus ordinaires. Le *Condor*, à lui seul, a tiré 200 projectiles contre le fort du Marabout.

Participation des matelots et des troupes de marine aux opérations militaires.— Après le bombardement, il y eut dans l'attitude des Anglais une sorte d'accalmie. La vigueur dont ils avaient fait preuve semblait s'être lassée.

C'est que les moyens de transport dont disposait l'escadre anglaise n'étaient pas suffisants pour débarquer en

temps voulu les forces nécessaires pour poursuivre les troupes d'Arabi. Celles-ci purent se retirer et s'organiser dans la ville. Il fallut un certain délai pour effectuer le débarquement de l'infanterie de marine et des matelots en attendant l'arrivée des bâtiments qui portaient les troupes du corps expéditionnaire. Les bâtiments français, américains, russes, allemands et grecs, débarquèrent leurs équipages afin d'aider au rétablissement de l'ordre.

Pendant le temps qui s'écoula depuis le bombardement jusqu'à l'arrivée de deux bataillons d'infanterie envoyés d'Angleterre, le détachement mis à la disposition de lord Seymour fut employé à rétablir l'ordre dans la ville et à en garder les principales portes. Une bonne partie de cette tâche fut remplie par les matelots en attendant qu'on les employât aux opérations qui devaient suivre. Les Anglais trouvèrent dans la ville une machine locomobile qu'ils transformèrent en une espèce de wagon blindé, sur la plate-forme duquel ils installèrent un canon de quarante livres. Le 5 août, ce wagon blindé, accompagné de sept compagnies d'infanterie de marine, fut mis en mouvement pour appuyer une reconnaissance effectuée par le général Alison. Le 11 août, le câble télégraphique de Port-Saïd fut disposé de manière à mettre l'armée en communication avec l'entrée du canal.

Le 16, sir Garnet Wolseley arriva à Alexandrie, et, le lendemain, il fit rembarquer toute la partie de la première division qui était déjà à terre. Cette opération prit la journée du 18 août. On savait qu'Alexandrie était remplie d'espions chargés de tenir Arabi au courant de tous les mouvements effectués par l'armée anglaise. Dans le dessein de les dérouter, le général Wolseley fit répandre le bruit

que les troupes anglaises allaient être dirigées sur Aboukir pour y être débarquées après le bombardement des forts. La flotte et les transports mirent à la voile, le 19, et firent une démonstration contre les forts d'Aboukir. Les canonniers égyptiens se tenaient à leurs pièces et les bâtiments anglais avaient ramené leurs mâts de perroquet comme pour engager le feu. Mais, lorsque la nuit fut venue, la flotte fit une conversion et revint vers l'est. On a remarqué avec surprise que les navires firent voir leurs fanaux, mais ce fut probablement, selon le *Times*, « afin de prévenir les dangers de collision qui étaient très sérieux. D'ailleurs, il était trop tard pour que l'armée égyptienne pût faire aucun mouvement en vue de prévenir l'occupation du canal, attendu que, pendant la même nuit, Port-Saïd, Kantara et Ismaïlia furent occupés conformément aux instructions du général en chef, par des détachements fournis par la section de la flotte chargée de la surveillance de Port-Saïd. Le lendemain matin, le régiment du *Seaforth Highlanders,* qui était arrivé de l'Inde le 8 août, se portant de Suez sur Chalouf, sauva le canal d'eau douce sur ce point. Les Égyptiens étaient retranchés dans un ouvrage qu'ils avaient construit, mais leur tir était si défectueux, que les Highlanders en eurent bien vite raison. M. de Lesseps s'est plaint que l'occupation d'Ismaïlia ait été effectuée avec une violence et une brutalité inutiles. Les rapports des officiers anglais ayant pris part à l'engagement établiraient, au dire du *Times*, que l'ennemi occupait les extrémités de la ville et que la fusillade qui s'engagea alors avait sa raison d'être.

Le 20 août, au point du jour, le canal était en pleine possession de la flotte et de la première division navale de Port-Saïd. Le 21, on procéda au débarquement; mais, à

ce moment, la totalité des forces anglaises sur le canal ne comprenait que sept escadrons de cavalerie, une batterie d'artillerie montée, une d'artillerie à pied et sept bataillons d'infanterie, sans compter une faible partie du contingent indien. Le 22 août, le débarquement de la première division était terminé et les autres troupes commençaient à arriver rapidement sur le canal. Ce même jour, la tête de la colonne indienne, dont le régiment du *Seaforth Highlanders* pouvait être considéré comme l'avant-garde, fit son apparition sur le canal. Les troupes en débarquant s'aperçurent que l'ennemi avait cherché à les priver d'eau en construisant des écluses au milieu du canal. Le général Wolseley envoya une garde avancée, sous les ordres du général Graham, saisir et détruire les obstacles qui empêchaient l'écoulement de l'eau. Le 24, avant le lever du jour, le régiment de cavalerie de *Household*, le 2e bataillon d'*York et Lancaster*, un détachement d'infanterie montée et un détachement de *marines*, accompagnés de deux canons de 13 livres, de l'artillerie à cheval, quitta le camp et se trouva aux prises avec un corps ennemi assez important, posté dans les environ de Tel-el-Mahuta. L'infanterie égyptienne pouvait s'élever à 10,000 hommes : elle avait douze pièces en batterie contre les deux canons anglais. Mais les canons anglais de 13 livres étaient supérieurs sous le rapport de la puissance et de la justesse du tir aux canons Krupp. Les artilleurs anglais, d'après le *Times*, firent preuve d'un grand courage et d'une grande solidité sous le soleil brûlant. Des soldats de l'artillerie de marine relevaient de temps en temps les artilleurs quand ils étaient fatigués. Bref, l'artillerie anglaise, appuyée de deux mitrailleuses Gattling amenées par un détachement de marins,

parvint à repousser les attaques de flanc et de front de l'ennemi.

Les matelots et les troupes d'artillerie et d'infanterie de marine anglaise, participèrent, dans la suite, aux engagements les plus importants de l'expédition.

Considérations générales sur les opérations maritimes de l'expédition anglaise en Egypte. — Ce n'est pas encore l'année 1882, qui a fourni aux marins ce fameux combat naval, ce nouveau Lissa, qui doit être comme la pierre de touche du navire de guerre moderne et permettre de contrôler la valeur réelle des innovations, des transformations radicales que les progrès de la science n'ont cessé d'accumuler depuis l'apparition des premiers cuirassés. A défaut d'engagements sérieux en haute mer, la guerre turco-russe était du moins venue apporter, en ce qui concerne la manœuvre et le mode d'attaque des bateaux-torpilleurs, d'utiles enseignements dont l'art naval a pu faire son profit. Le conflit chilo-péruvien, ouvrant un champs plus large à l'activité des marins, avait présenté toutes les variétés d'engagements que comporte la guerre actuelle. Enfin, l'expédition de Tunisie, dans son fait de guerre le plus saillant, la prise de Sfax, n'a pas été moins instructive pour les marins. L'intérêt se restreint considérablement, avec l'expédition d'Egypte, qui ne semble pas avoir fourni à la marine anglaise une tâche à la hauteur de sa réputation.

Il est certain qu'étant données les forces respectives des deux adversaires et les conditions en quelque sorte organiques de la lutte, une expédition anglaise en Egypte devait rester limitée aux opérations spéciales que comporte la guerre de côte : blocus, bombardement, débarquement. Mais si les Egyptiens, s'inspirant de l'exemple des Péruviens,

avaient été susceptibles de quelque prévoyance et avaient déployé un peu d'énergie dans la préparation de la défense, une semblable lutte, alors qu'il s'agissait des cuirassés de la première flotte du monde, eût pu n'être pas dénuée d'intérêt. Il n'en a pas été ainsi. Les Egyptiens se sont bornés à construire à Alexandrie des ouvrages en terre élevés à la hâte et à armer les forts existants construits pour la plupart en vieilles maçonneries. En ce qui concerne la défense par mer, l'Egypte ne possédant pour ainsi dire point de marine, on s'explique à la rigueur qu'aucun bâtiment n'ait pu être opposé. Mais ce qui est incompréhensible, c'est que les Egyptiens n'aient pas cherché à se procurer des torpilles et à en semer notamment les passes situées à l'entrée de la rade et de l'avant-port d'Alexandrie [1]. Les Anglais se seraient secrètement entendus avec le gouverneur de la ville, comme on prétend qu'ils le firent avec Arabi avant le *combat des* 15 *minutes*, qu'ils n'auraient pas obtenu de plus douces conditions. A supposer que Toulba-Pacha, pris au dépourvu, n'ait pas eu le temps matériel de faire mouiller des torpilles fixes, au moins aurait-il dû songer au parti qu'il pouvait tirer des torpilles automotrices. La torpille est l'instrument indiqué, classique, de la défense des ports et des rades. Cet engin est essentiellement l'arme du faible contre le fort, et c'était le seul moyen qu'eussent les Egyptiens, en l'absence de tout navire de guerre, de compenser leur infériorité et d'empêcher les bâtiments anglais d'approcher d'assez près de la côte pour bombarder et incendier Alexandrie. Il eût été curieux de voir l'attitude de l'escadre anglaise dans des eaux sérieusement semées de torpilles.

---

(1) Une dépêche du Caire, en date du 24 mai, a cependant annoncé qu'on posait des torpilles le long de la côte.

Aussi, l'intérêt des opérations effectuées devant Alexandrie ne porte-t-il pas sur l'action réciproque des belligérants, sur la canonnade qu'ils échangèrent, puisque à proprement parler il n'y a pas eu duel d'artillerie, mais uniquement sur le tir des bâtiments anglais. Le bombardement d'Alexandrie n'a été qu'une simple expérience d'artillerie navale, de même que l'affaire de Tell-el-Kebir n'a pas eu beaucoup plus d'importance qu'un exercice de grandes manœuvres. Le débarquement, qui est toujours dans l'attaque d'une place de mer l'opération délicate et périlleuse, s'est opéré sans la moindre résistance, sans la moindre perte et non plus comme à Sfax où nos marins eurent à débarquer en combattant sous le violent feu d'un ennemi fortement retranché.

Ainsi réduit aux proportions d'un exercice de tir, le bombardement d'Alexandrie ne pouvait offrir matière à enseignement utile que par l'étude des effets produits par le choc et l'explosion des projectiles soit contre les cuirassés anglais, soit contre les différents genres de fortifications qui défendaient la ville. Encore eût-il fallu que ces forts fussent de construction moderne. Eh bien, à ce point de vue encore, nous verrons que les résultats sont peu glorieux pour l'artillerie anglaise. Les canons de 80 tonnes n'ont pas produit les ravages qu'on en attendait ; deux des pièces de l'*Alexandra* ont éprouvé des accidents qui semblent attester une sérieuse défectuosité dans les procédés de fabrication ; enfin, un très grand nombre d'obus n'ont pas éclaté.

De tous les forts protégeant Alexandrie, un seul était susceptible d'une résistance sérieuse, c'était l'ouvrage en terre de Mex défendant l'entrée de l'avant-port. C'est sur ce point que les Egyptiens avaient effectué les travaux d'ar-

mement qui firent l'objet des observations de l'amiral Seymour et servirent de prétexte au bombardement. Quant aux autres ouvrages, ils consistaient, pour la plupart, en vieux forts de maçonnerie, anciens vestiges du camp retranché établi jadis par les Français autour de la ville, lors de l'expédition d'Egypte.

Les Anglais mirent en ligne près de 90 pièces de différents calibres d'une artillerie perfectionnée parmi lesquelles figuraient 4 canons monstres de 80 tonnes. Les Egytiens avaient quelques pièces Armstrong de 10 pouces-18 tonnes, les seules qui eussent une force de pénétration suffisante pour pouvoir percer la cuirasse des vaisseaux anglais, à l'exception toutefois de celle de l'*Inflexible* ; mais la plus grande partie de leur artillerie se composait de canons à âme lisse, de calibres inférieurs, doués d'une faible vitesse initiale, mal abrités, montés sur des affûts d'un système défectueux, et servis par un personnel très inexpérimenté. Ce personnel déploya néanmoins une grande intrépidité et parvint relativement à tirer un certain parti du matériel suranné qu'il avait à manœuvrer. Il est vrai que le *Times* a expliqué l'intrépidité des canonniers égyptiens par le fait que le commandant d'Alexandrie avait placé derrière eux des cordons d'infanterie pour les empêcher de prendre la fuite. La plupart des bâtiments anglais étaient à une distance qui ôtait aux projectiles ennemis la force nécessaire pour percer leur cuirasse. L'*Invincible* commença son tir à une distance de 1,200 mètres. Mais les coups ayant été reconnus trop courts par un aspirant placé dans la hune, les hausses furent mises à 1,400 mètres. Les autres cuirassés étaient à des distance variant entre 1,700 et 3,000 mètres, ceux qui furent atteints, le furent surtout par des pro-

jectiles ronds, et bien qu'un peu précipité, le tir des canonniers égyptiens ne fut pas encore trop mauvais. Pendant la dernière partie de l'action, les deux cuirassés à batterie l'*Invincible* et la *Penelope* restèrent à l'ancre; le *Monarch*, l'*Alexandra*, le *Superb* et le *Sultan* se tinrent sous vapeur afin de pourvoir se déplacer. On sait en effet, qu'il est de principe que les navires canonnant des forts doivent se mouvoir afin de déjouer le tir de l'ennemi en modifiant sans cesse la distance qui les en sépare. Pendant le bombardement d'Alexandrie, les Anglais estimèrent que le déplacement des navires aurait plus troublé leur tir que ne l'eut fait l'artillerie de l'ennemi; aussi le *Monarch* et la division extérieure restèrent-ils à l'ancre.

Le bombardement d'Alexandrie a fourni à la marine anglaise la première occasion d'expérimenter, dans des conditions de lutte un peu plus sérieuses que les expériences faites à Woolwich, les canons de 80 tonnes armant l'*Inflexible*. Or, il est acquis que ces grosses pièces produisirent comparativement peu d'effet sur les ouvrages en terre, mais que, lorsque leur tir fut dirigé contre les maçonneries, les résultats, suivant l'expression du *Times*, furent « prodigieux. » L'artillerie de l'*Inflexible* et celle des autres navires ne produisit pas grand effet sur les grosses pièces montées derrière des épaulements sans embrasures ou sur des affûts à éclipse du système Moncrieff. En résumé, d'après le *Times*, l'avis des gens compétents serait que les résultats du tir de l'artillerie navale ont été aussi grands qu'on pouvait raisonnablement l'espérer, et bien que les forts aient été complètement réduits au silence, il semble ressortir de l'expérience d'Alexandrie, qu'en supposant de part et d'autre le matériel et le personnel d'égale force et d'égale habileté, une flotte des

meilleurs cuirassés actuellement à flot n'obtiendrait pas, dans un duel avec des forts, des résultats supérieurs à ceux qu'obtinrent les bâtiments en bois qui bombardèrent Sébastopol. Il est certain que, malgré leurs efforts, les puissants canons de l'*Inflexible* se sont trouvés impuissants contre les ouvrages en terre du fort du Mex dont les canons n'ont pu être démontés. C'est l'explosion d'une poudrière, dûe sans doute aux gros canons en barbette du *Temeraire*, qui a seule déterminé les artilleurs égyptiens à abandonner les batteries.

Le seul épisode qui ait rompu la banalité du bombardement d'Alexandrie est le combat singulier auquel, un moment, le commandant de la canonnière le *Condor*, lord Beresford, provoqua les batteries égyptiennes. Voyant que le feu du fort Marabout causait des dommages à la division intérieure, cet officier énergique profita du faible tirant d'eau de son navire pour se porter en avant, de manière à ranger le fort et ouvrit le feu en ayant soin de présenter la plus petite surface possible aux coups de l'ennemi. Celui-ci concentra son tir sur la canonnière, mais ne réussit pas, malgré un feu très vif, à l'atteindre sérieusement. Les quatre autres canonnières se portèrent au secours du *Condor* et parvinrent à réduire au silence l'artillerie du fort Marabout.

Cet incident confirme, jusqu'à un certain point, l'opinion de ceux qui pensent que la plus terrible éventualité qui puisse menacer le cuirassé, dans les guerres maritimes de l'avenir, serait d'être assailli, de différents côtés à la fois, par plusieurs de ces petits navires armés d'une puissante artillerie et que leurs dimensions réduites et leur agilité, rendent très difficiles à viser. L'amiral Seymour a attribué l'immunité absolue dont les canonnières

anglaises ont joui, à la manière habile dont elles furent manœuvrées. Il est certain, ainsi que le faisait remarquer l'*Avenir militaire*, que leurs capitaines avaient des avantages sérieux dont ils ont su profiter : ils pouvaient connaître exactement, par des relèvements et par des sondes, à quelle distance ils étaient du fort et changer de place aussi souvent qu'ils le jugeaient à propos.

Nous avons eu précédemment l'occasion, à propos de la guerre chilo-péruvienne, de signaler l'ingénieux parti que les Chiliens surent tirer de l'établissement dans les hunes de mitrailleuses légères et de canons-revolvers. Le commandant du *Condor* s'est inspiré de ce stratagème. Il plaça un Nordenfeldt emprunté à l'*Invincible*, dans la hune de sa misaine et le canon de sa chaloupe dans la grande hune, tandis qu'un appareil à lancer des fusées était installé sur le beaupré. Avec ces diverses armes, il fit tirer sur les embrasures du fort. Les coups de la mitrailleuse surtout causèrent de tels ravages parmi les servants des pièces que celles-ci ne furent plus que mollement servies jusqu'au moment où, le feu des quatre canonnières ayant démonté deux pièces sur trois, l'amiral appela les canonnières à coopérer au bombardement du fort du Mex, que ses ouvrages en terre rendait plus résistant que les forts en pierre à l'action des canons en batteries ou tourelles fermées.

L'enseignement le plus nouveau du bombardement d'Alexanderie a été de mettre en lumière l'excellente installation de l'artillerie à bord du *Temeraire* et de l'*Inflexible*, installation qui a permis à ces deux cuirassés, sans changer leur position de combat, de battre à la fois deux forts situés dans un angle très étendu. Tandis, en effet, que leurs pièces de l'avant réduisaient au silence le

fort Pharos, leurs pièces de retraite obtenaient le même résultat sur le fort Ada. La disposition des canons du *Temeraire*, qui n'apparaissaient qu'au moment du tir au dessus de la tour en barbette qui les protégeaient pendant le chargement, disposition qui permet de tirer en bombe de très loin sur un fort situé à terre et à une grande altitude, mérite aussi de fixer sérieusement l'attention.

Ainsi que nous le disions en commencant, il est regrettable que la trop grande disproportion existant entre les forces des deux adversaires ait fait du bombardement d'Alexandrie une expérience sans portée, de laquelle il est impossible de tirer de sérieuses conclusions. Il serait téméraire de se baser sur le fait que les bâtiments anglais ont fini par réduire les forts au silence pour affirmer la supériorité absolue des cuirassés sur les batteries de côtes. Ce qu'il est permis d'avancer, c'est que les ouvrages en terre constituent une protection plus efficace que ceux en maçonnerie contre les projectiles de l'assaillant par mer. Celui-ci a, il est vrai, l'avantage de pouvoir se mouvoir librement, et de se retirer s'il trouve la position intenable, mais c'est là, en somme, un avantage négatif puisque ce n'est pas un avantage d'offensive. Bien qu'elle ait eu affaire à des forts en grande partie surannés, mollement défendus et mal armés, la flotte anglaise a subi des avaries et des pertes en tués et en blessés qu'on ne peut négliger.

« Si les forts d'Alexandrie avaient été armés de canons plus parfaits comme ceux qu'on rencontre sur les côtes allemandes ou françaises, et si ces canons avaient été servis par des artilleurs français ou allemands, les résultats de la lutte eussent été bien différents. Probablement (c'est l'*United Service Gazette* qui parle) nous aurions eu un

tiers de notre flotte sinon coulé, au moins mis hors de combat et perdu en définitive. »

« Il n'est pas certain, ajoutait cette feuille, que, si les canons et les canonniers égyptiens avaient été meilleurs, le résultat eût été le même. A Alexandrie le succès a été complet. Et pourtant, si l'on en juge par les récits publiés, les effets du feu de plusieurs de nos cuirassés ont été désappointants. Tel a été, par exemple, le tir du *Monarch*. L'*Inflexible* et le *Temeraire* ont fait d'excellente besogne. Ces deux derniers navires représentent, du reste, les plus récents types adoptés, tandis que le *Monarch* est de construction relativement ancienne. »

En résumé, le bombardement d'Alexandrie n'est pas de nature, on le voit, à procurer beaucoup de gloire à l'Angleterre. D'abord, cet acte d'extrême rigueur a été inhumain et dans ses procédés et dans ses conséquences. Si les Anglais n'avaient réellement eu d'autre but, ainsi qu'ils l'ont déclaré tout d'abord, que d'empêcher les Égyptiens de continuer les travaux de défense qu'ils exécutaient à Mex et ailleurs, le bombardement de ces points aurait suffi. Les exigences militaires ne leur faisaient aucune nécessité d'envoyer, ainsi qu'ils l'ont fait, des obus sur des édifices et des maisons de la ville absolument inoffensifs. Si ce ne sont pas des actes de brutalité gratuite, et si on allègue, pour les expliquer, des erreurs de tir, une appréciation inexacte des distances, etc., on avouera qu'il est peu glorieux pour une marine jusqu'ici réputée la première du monde, d'avoir des artilleurs qui ont fait preuve aussi fréquemment de maladresse et ont aussi grossièrement montré leur ignorance des plus simples principes du métier.

Mais la vérité n'est pas là; la vérité est que les

Anglais avaient préparé un coup de théâtre pour frapper les esprits et terroriser leurs adversaires. C'est sciemment, froidement, avec préméditation qu'ils ont agi. Leur inhumaine violence a eu raison, il est vrai, des remparts d'Alexandrie — et c'est beaucoup peut-être pour un peuple qui a souci avant tout de ses intérêts — mais elle a entrainé le pillage et l'incendie d'une des plus belles villes du Levant. C'est là une grave responsabilité pour une nation qui a des prétentions à l'influence civilisatrice.

La seule illustration du bombardement d'Alexandrie — et encore ne faut-il rien exagérer, — a été l'énergique offensive du commandant du *Condor* et l'ingénieux parti que cet officier a su tirer des mitrailleuses. Tant-il est vrai que même dans un domaine qui ne semble relever que des combinaisons longuement préparées de la science, il y a toujours place pour les facultés les plus spontanées et les plus fantaisites en apparence de l'intelligence humaine. C'est que la guerre exige à la fois de la science et de l'art. La science est un capital accumulé dans l'individu par l'étude préalable et dans le matériel par le perfectionnement des engins divers. L'art, c'est la manière la mieux appropriée aux circonstances, de mettre en œuvre hommes et choses en vue du but proposé. Il ne suffit pas d'avoir de bons engins, de posséder un excellent matériel; il faut compter aussi avec l'homme qui anime, fait valoir le matériel plus peut-être que le matériel ne le fait valoir lui-même. Aussi, le meilleur capitaine, sur terre comme sur mer, sera-t-il toujours celui qui, doué de coup d'œil saura, au milieu de l'action, s'inspirer des événements et tirer parti de tout, même de l'imprévu.

Nous terminerons en ajoutant aux considérations personnelles que nous venons d'exposer les observations sui-

vantes suggérées au *Times* par l'étude de l'expédition d'Egypte :

« Nous parlerons avec modestie de l'organisation militaire de l'Angleterre qui exige certainement des perfectionnements. Mais les besoins compliqués de l'Angleterre avec son empire de l'Inde et ses colonies s'oppposent à l'adoption des combinaisons simples qui suffisent à l'Allemagne ou à l'Autriche ; ils s'opposent également au système de la conscription avec ses ressources étendues et sa fausse économie. Si l'on envisage la dernière expédition en Egypte au point de vue de la combinaison des mouvements, qui furent exécutés sur terre et sur mer, dans les deux hémisphères; si l'on considère les mouvements effectués avec une rapidité extraordinaire dans une région exposée à une chaleur torride ; si l'on tient compte, au point de vue maritime, de la nécessité où l'on a été de se protéger complètement contre les grandes nations maritimes qui pouvaient à un moment se tourner contre nous, on est en droit de dire qu'aucune autre puissance que l'Angleterre n'aurait pu agir avec une égale sûreté, une égale rapidité et un égal succès. L'armée a prouvé que son organisation était à la hauteur des exigences de l'Empire anglais.

» L'expédition d'Egypte, considérée dans son ensemble, fait ressortir un fait dont on n'a peut-être pas encore remarqué toute l'importance : c'est la possibilité de transporter par mer des corps de troupes considérables vers des destinations inconnues, avec une rapidité et une sûreté de concentration qu'on ne peut obtenir de forces opérant sur terre. Il y a entre ces deux genres d'opérations la même différence qui existe entre la voile et la vapeur. Le 19 mai 1798, l'escadre de Napoléon 1er mettait à la voile de Tou-

lon poussée par des vents favorables et arrivait le 16 juin à Malte, dans sa marche vers l'Egypte. Elle avait donc accompli ce trajet relativement court en 28 jours. La tête de la colonne des bâtiments à vapeur anglais quitta l'Angleterre le 30 juillet et arriva à Alexandrie le 10 août, ce qui donne 11 jours pour la durée du voyage. Il y a dans ces faits un terme de comparaison au point de vue de la rapidité des opérations. En ce qui concerne leur sûreté, nous n'avons qu'à rappeler que plus d'une tentative d'invasion de l'Angleterre effectuée de l'autre côté de la Manche a été retardée et compromise par des vents contraires, tandis que les transports qui allèrent dernièrement à Alexandrie, y arrivèrent, pour la plupart, le jour même qui avait été prévu pour chacun d'eux. L'Europe entière savait quel jour et presque à quelle heure ils devaient occuper leurs postes. En 1798, Nelson, cherchant la flotte française, arriva avant elle à Alexandrie. Ne l'y trouvant pas, il fit voile vers le nord, mais ayant dévié de sa route de 15 milles pendant la nuit, il demeura jusqu'au 25 juillet, dans l'ignorance de l'arrivée des Français à Alexandrie, bien que ceux-ci y eussent débarqué le 1er juillet. Ce fut le 1er août, avant le retour de la flotte anglaise à Aboukir, qu'il apprit par hasard la réalité. Napoléon avait eu, par suite, tout le mois de juilllet pour faire ce qu'il voulait en Egypte.

» On a beaucoup parlé de la rapidité de l'invasion de l'Egypte par les Français, mais Napoléon parti de Toulon le 19 mai, n'entra au Caire que le 23 juillet. Sir Garnet Wolsely quitta l'Angleterre le 2 août, arriva à Alexandrie le 15 après être passé à Gibraltar et entra en vainqueur au Caire le 15 septembre. Telles sont les facilités qu'offrent la vapeur et le télégraphe à une armée qui entre-

prend l'invasion du territoire de son ennemi. Il n'est pas douteux que l'enseignement qui ressort de ces faits est qu'il est plus que jamais nécessaire d'être prêt du côté de la mer à repousser les tentatives de descente d'un ennemi. »

Protection du canal de Suez. — Une question qui se relie étroitement aux événements dont l'Egypte a été le théâtre, est celle du canal de Suez. Il est à peine besoin de faire ressortir l'importance que présentaient pour l'Angleterre la liberté et la sécurité de la seule voie maritime qui la mît rapidement en communication avec ses possessions de l'Inde et qui devait servir de base d'opérations au corps indien. Aussi, l'inquiétude fut-elle vive un moment, de l'autre côté de la Manche, lorsqu'on apprit qu'Arabi était résolu à faire sauter une partie du canal, qu'il avait fait venir de la dynamite pour accomplir cet acte de vandalisme et que de nombreuses bandes de Bédouins fanatisés, prêts à toutes les violences, encombraient les abords du canal. Une des premières précautions du gouvernement anglais fut d'ordonner l'envoi de bâtiments de guerre à chacune des extrémités du canal ainsi qu'à Ismaïlia et d'établir des communications télégraphiques sur tout le parcours, de façon que les capitaines pussent être informés rapidement des incidents qui se produiraient et prévenir en conséquence les bâtiments marchands. Dans le cas où les communications auraient été interrompues, l'amiral avait des avisos à sa disposition, pour porter des dépêches. Sur le vœu exprimé par les Chambres de commerce d'Angleterre, quelques bâtiments reçurent l'ordre de parcourir le canal en vue de protéger la liberté de la circulation. En résumé, la sécurité du canal ne fut pas compromise et la circulation fut seulement momentanément interrompue. Les intentions attribuées

à Arabi n'étaient que des menaces dont le dictateur avait sans doute espéré un effet d'intimidation propre à empêcher l'intervention des puissances occidentales. Vers le 15 juillet, la situation s'était détendue, et l'Amirauté envoyait aux commandants des cannonnières stationnées à Port-Saïd et à Suez, l'ordre de ne pas s'opposer au passage des navires dans le canal, mais d'avertir préalablement les capitaines des navires qui voulaient transiter, qu'ils effectuaient ce passage à leurs risques et périls. Peu après, des canonnières chargées du service de patrouilles sur le canal furent autorisées à escorter les bâtiments marchands se rendant de la Méditerranée dans la mer Rouge ou inversement. On cessa enfin d'avertir les capitaines à l'entrée du canal, mais les navires furent soumis à une visite avant leur passage. Du reste, à ce moment, les puissances occidentales se trouvaient en force dans les eaux égyptiennes. Aussitôt l'ouverture du feu par les bâtiments de lord Seymour à Alexandrie, l'escadre française s'était, comme on sait, retirée dans la direction de Port-Saïd pour protéger le canal, laissant à l'Angleterre la responsabilité des hostilités engagées. De son côté, l'escadre anglaise commandée par le duc d'Edimbourg avait quitté Malte pour la même destination. Au 18 juillet, la plus grande tranquillité régnait à Port-Saïd ; les embarquements de charbon s'effectuaient comme d'habitude; les bâtiments de guerre anglais : *Iris*, *Coquette*, *Decoy* et *Penelope*, les bâtiments français *Bisson*, *Thetis*, *La Galissonnière* et *Forbin* ; les italiens : *Affondatore* et *Garibaldi* et l'espagnol *Aragon* étaient mouillés à l'entrée du canal. Ajoutons que le gouvernement des Pays-Bas, pour témoigner de l'importance qu'il attachait aux questions concernant le canal de Suez, donnait l'ordre, le 20 juillet,

à l'un de ses bâtiments de guerre, le *Marnix*, de se rendre de Malte à Port-Saïd.

Entente anglo-française ; négociations diplomatiques. — Nous avons vu précédemment avec quelle soudaine énergie l'Angleterre s'était déterminée à agir à Alexandrie, pour maintenir son prestige et sauver son amour-propre humilié par ses indécisions antérieures. Ne prenant conseil que de ses intérêts, elle n'avait pas hésité à bombarder brutalement les forteresses d'Alexandrie. Mais nous avons vu en même temps avec quelle difficulté l'effort qu'elle avait dû faire pour l'expédition d'Égypte, effort accompli avec une sûreté et une décision apparentes, avait été effectué. L'Angleterre avait atteint la limite de ses ressources militaires. Aussi fut-elle très peu rassurée lorsqu'il lui fallut prendre des mesures pour mettre le canal de Suez à l'abri des entreprises qu'on prêtait à Arabi. Intervenir seule, c'était s'exposer à donner de l'ombrage aux autres puissances et à faire résoudre éventuellement contre elle, les graves et délicates questions que ne pouvait manquer de soulever un problème d'un caractère international comme celui du canal de Suez. Aussi, le cabinet de Londres, désireux d'avoir un point d'appui, ne négligea-t-il rien pour obtenir le concours de la France. D'habiles avances amenèrent un rapprochement et eurent vite raison de la politique d'abstention que M. de Freycinet avait tout d'abord patronnée. Le coup de théâtre du bombardement d'Alexandrie avait produit sur notre ministre des affaires étrangères une impression qui ressemblait presque à un remords. Sans être d'avis de s'engager trop avant, M. de Freycinet avait alors des velléités d'intervention mitigée, ou si l'on aime mieux, d'abstention mi-

litante qui le prédisposaient à accueillir les ouvertures de l'Angleterre.

Dans une dépêche du 12 juillet adressée à M. de Freycinet, Lord Granville insistait sur la nécessité d'établir un concert entre les deux puissances en vue des mesures à prendre pour assurer la sécurité du canal de Suez. Dans la pensée du ministre anglais, ces mesures devaient être prises d'accord avec les puissances et dans l'esprit du protocole de désintéressement du 25 juin. M. de Freycinet était d'avis que la marche la meilleure et la plus expéditive était de saisir d'abord la Conférence de l'opportunité de protéger le canal et de lui proposer ensuite de déléguer ce soin aux puissances les plus intéressées. Les puissances ainsi déléguées, c'est-à-dire vraisemblablement la France et l'Angleterre, auraient à déterminer les mesures à prendre et le moment de les appliquer sans en référer de nouveau à la Conférence. M. de Freycinet pensait que, dans ces conditions, un vote approbatif des Chambres ne serait pas douteux, car il était convaincu qu'en dehors d'un mandat donné par la Conférence, le parlement français montrerait beaucoup plus d'hésitation. Le conseil, saisi de la question, adhéra à la procédure proposée par notre ministre des affaires étrangères. Fort de cet assentiment, M. de Freycinet écrivit, le 17 juillet, à M. de Noailles, ambassadeur de France à Constantinople, pour le charger de saisir la Conférence de la question de la protection du canal. Il lui recommandait de bien spécifier que nous ne sollicitions pas en quelque sorte nous-mêmes un mandat aussi onéreux, mais que si nous étions au nombre des puissances désignées pour le remplir, il était autorisé à accepter, sous réserve de l'astiment des Chambres, sans lequel le gouvernement fran-

çais ne pouvait se livrer à aucun acte offensif. « Nous désirons, disait en terminant M. de Freycinet, que le mandat soit strictement limité à la protection du canal, sans aucune connexité avec l'intervention proprement dite qui fait l'objet d'une autre délibération de la Conférence. Nous verrions avec plaisir que d'*autres puissances*, même non représentées à la Conférence, pussent participer à cette protection qui est d'un intérêt universel. »

Ainsi qu'on le voit, M. de Freycinet persévérait dans la ligne de conduite adoptée par lui dès son arrivée aux affaires et qui consistait à s'appuyer sur la Conférence, à ne prendre aucune initiative qu'il n'eût l'autorisation des *quatre*, pour employer l'expression par laquelle on désignait l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, la Russie. Mais en faisant un appel courtois à d'autres puissances, il courait le risque de provoquer cette intervention de la Turquie dont il connaissait les dangers et contre laquelle il avait pris position dès le principe. C'est là, d'ailleurs, ce qui arriva.

L'accord étant établi entre les cabinets de Paris et de Londres sur la procédure à suivre, il restait à obtenir l'adhésion des puissances orientales. L'Angleterre se chargea de ce soin. Après avoir tout d'abord déclaré que les propositions relatives à la sécurité du canal lui paraissaient être en dehors du programme de la Conférence, puis que le chargé d'affaires allemand pourrait discuter cette question, mais qu'il ne serait pas autorisé à voter un mandat en vertu duquel certaines puissances seraient chargées de pourvoir à cette protection, le cabinet de Berlin finit par se refuser à donner à aucune grande puissance l'autorisation d'intervenir en Egypte. Il est vrai que le comte Munster disait aussi à notre chargé d'affaires à

Londres, que l'Allemagne n'avait nullement l'intention d'entraver l'action des gouvernements qui croiraient devoir prendre les mesures nécessaires pour rétablir l'ordre en Egypte.

L'Autriche ne fit pas une réponse moins équivoque. Le comte Kalnoky déclarait, en effet, au comte Duchâtel, notre ambassadeur à Vienne, que son gouvernement ne ferait aucune objection aux mesures par lesquelles la France et l'Angleterre croiraient devoir sauvegarder des intérêts qui leur semblaient menacés, mais que cependant il ne saurait assumer la responsabilité de leur accorder un mandat pour l'exécution des mesures jugées nécessaires à la protection de ces intérêts. « Qu'il s'agisse d'une question spéciale comme celle du canal de Suez, ou d'une question plus générale, comme celle de l'intervention en Egypte, disait le ministre des affaires étrangères autrichien, le fait de donner un mandat à certaines des six puissances européennes représentées à la Conférence est de nature à créer autant d'embarras aux mandants qu'aux mandataires. »

L'Italie autorisait son représentant à Constantinople à discuter la proposition anglo-française, mais *ad referendum.*

Quant à la Russie, son attitude fut assez fluctuante, assez indécise. Après avoir reçu des instructions lui permettant d'entrer dans l'examen de la proposition, le représentant de ce pays à Constantinople, M. Onou, fut invité par son gouvernement à « discontinuer » sa participation à la conférence, « tant que l'accord ne serait pas fait sur un programme d'ensemble pratique. » Peu de temps après, on apprenait que le gouvernement russe, tout en maintenant d'une manière générale les ordres

donnés à M. Onou, avait décidé de faire exception pour la protection du canal de Suez, un accord s'étant fait entre la Russie et d'autres puissances sur cette question.

En provoquant cette consultation des *quatre*, l'Angleterre avait voulu tâter le terrain et voir jusqu'où elle pourrait s'engager sur la question du canal. La réponse de l'Allemagne, pleine d'une ambiguité menaçante et celle de la Russie, d'abord incertaine, puis tout à coup plus décidée, n'étaient pas sans l'inquiéter. Le cabinet de Londres fut de nouveau en proie à cette perplexité, à cette indécision qui l'avaient plusieurs fois paralysé dans cette perfide question d'Orient, aux difficultés sans cesse renaissantes, depuis surtout que M. de Bismarck en maniait secrètement les fils. Il ne pouvait cependant, sans humiliation, se résigner à l'inaction après avoir pris l'initiative de la proposition soumise à la Conférence. Il eut recours à une subtilité diplomatique, en affectant de considérer la consultation des puissances comme « non défavorable » à ses prétentions.

En effet, le 23 juillet, l'Angleterre nous proposait d'adresser de concert aux ambassadeurs de France et d'Angleterre à Constantinople le télégramme suivant destiné à être lu à la Conférence :

La France et l'Angleterre ayant saisi la Conférence de leurs vues, qui ont été également communiquées aux différents Cabinets, et leurs propositions n'ayant pas rencontré d'objection soit de la part des Cabinets, soit de la part de leurs représentants à la Conférence, les deux puissances sont, quant à présent, convenues que, dans l'état actuel des choses, elles seront prêtes, si la nécessité se produit, à s'employer pour protéger le canal de Suez, soit seules, soit avec l'adjonction de toute puissance qui voudra prêter son concours.

L'Angleterre avait trouvé un biais qui lui permettait

d'agir sur le canal, avec un allié, dans le cas où besoin en serait. Mais elle jugeait prudent de ne rien entreprendre sans avoir prévenu les puissances. M. de Freycinet adhéra à l'idée de la communication proposée, mais il s'expliqua très nettement sur la portée pratique de notre déclaration à la Conférence. « Nous sommes très-résolus, disait-il à lord Lyons, à séparer la protection du canal de l'intervention proprement dite, et, par conséquent, à nous renfermer strictement dans les actes nécessaires au premier objet. Pour nous, la protection du canal se résume, indépendamment de la circulation des navires de guerre, à l'occupation solide de certains points (un ou deux en ce qui nous concerne) le long du canal. On peut évaluer à 2,000 hommes environ les forces à affecter à cette occupation. Nous nous abstiendrons, sauf pour repousser les agressions immédiates, de toute opération vers l'intérieur de l'Egypte. Si donc les troupes anglaises croient devoir entreprendre de telles opérations, elles n'auront pas à compter sur notre coopération. Nous différerons l'occupation effective des points susvisés tant que la sécurité du canal ne sera pas réellement menacée ou tant que les conduites d'eau ne seront pas interceptées par les Egyptiens. »

Intervention de la Turquie. — Le 26 juillet, le marquis de Noailles donnait lecture à la Conférence du télégramme identique, en faisant la réserve, en ce qui concernait la France, de l'approbation parlementaire. Craignant sans doute que les Chambres françaises ne sanctionnassent point la politique de M. de Freycinet, l'Angleterre avait proposé au gouvernement italien de coopérer avec elle et la France aux mesures à prendre pour protéger le canal. Mais, dans l'intervalle, les délé-

gués ottomans, conseillés par l'Allemagne, remirent à la Conférence une note par laquelle ils faisaient connaître que la Sublime-Porte était sur le point d'envoyer des troupes en Egypte, pour y rétablir l'ordre sur les bases indiquées dans la note identique du 15 juillet. « Le gouvernement ottoman, disait cette note, se reposant avec une entière confiance sur l'équité des puissances et leur résolution bienveillante de respecter les droits souverains de Sa Majesté Impériale le sultan sur l'Egypte, espère qu'en face de cette détermination de la Sublime-Porte, suggérée par la note précitée, l'occupation étrangère actuelle de ce pays sera abandonnée aussitôt que les troupes impériales ottomanes seront rendues à Alexandrie. »

Ainsi donc la Turquie se trouvait légitimement amenée, par la direction même imprimée à notre politique, à réclamer cette intervention en Egypte que M. de Freycinet avait signalée dans ses premiers discours comme la plus désavantageuse éventualité qui pût se produire pour les intérêts français. Cet événement dans lequel il était facile de reconnaître la main de M. de Bismark, n'était pas de nature à seconder le président du Conseil auprès de la Chambre des députés lorsque, dans la séance du 29 juillet, il demanda un crédit de 9 millions pour la protection du Canal de Suez.

Désormais abandonnée à elle-même, l'Angleterre adopta une politique d'action énergique et décidée. En même temps qu'elle éludait les propositions de concours de la Porte, mettant ainsi indirectement en échec son conseiller allemand, elle se faisait adresser par le Khédive une lettre autorisant l'amiral Seymour à occuper la ligne du Canal de Suez et à prendre toutes les mesures pour

en éloigner les Bédouins rebelles. Le 2 août, les troupes du contingent anglais débarquèrent à Suez, et la Conférence ne fit aucune observation.

Comme on le voit, si l'Angleterre triomphait, c'est parce qu'elle avait su habilement tirer parti, dans cette question méditerranéenne, des avantages que lui donnait sa puissance maritime.

Débats devant les chambres françaises. Nous venons de résumer les communications diplomatiques auxquelles ont donné lieu les projets d'intervention en Egypte pour la protection du Canal. Il nous reste à parler des débats provoqués par ces mêmes projets devant le Parlement français.

Le 18 juillet, s'ouvrit à la Chambre des députés une première discussion sur les crédits demandés par le gouvernement pour l'armement de la flotte. La commission à laquelle le projet fut renvoyé se livra à un débat des plus confus, si bien que le rapporteur, M. Sarrien, tout en concluant au vote du crédit, se borna à enregistrer les déclarations de M. de Freycinet auquel il laissait « l'initiative et la responsabilité » de sa conduite. M. Ribot avait proposé, soit de son propre mouvement, soit d'intelligence avec le ministre, d'accorder l'autorisation au gouvernement d'employer les crédits pour assurer la liberté du canal de Suez. M. de Freycinet répondit qu'il n'accepterait cette autorisation que si le Parlement en prenait l'initiative. Au cours de la discussion publique, le ministre des affaires étrangères exposa de quelle façon et sous quelles réserves (l'assentiment des puissances), l'intervention de la France en Egypte devait, selon lui, s'exercer. « En tout cas, disait-il, il est un point spécial qu'il faut distinguer de l'ensemble de la question égyptienne. Je n'admets

pas que le canal de Suez puisse cesser d'être libre, et si certaines nations se rendaient sur le canal pour le protéger, je n'admets pas que la France ne soit pas au nombre de ces nations. Mais sur ce point encore, la Conférence devra être consultée. Elle vient, à cette heure même, d'être saisie d'une proposition par la France et l'Angleterre. Voilà pourquoi j'ai été si réservé lorsque votre commission m'a offert de m'autoriser à faire usage du crédit pour la protection du canal. » M. Gambetta monta à la tribune pour déclarer que lui et ses amis voteraient les crédits. « Je vous donne cet argent, disait l'illustre orateur, je crois qu'il sera insuffisant, mais je vous le donne avec cette conviction que la Chambre ratifie aujourd'hui, non pas un vote de crédit, mais un vote de politique et d'avenir, la Méditerranée restant le théâtre de l'action française, et l'Égypte étant arrachée au fanatisme musulman, à ces chimères de révolution, à ces entreprises d'une soldatesque de caserne pour entrer dans l'orbite de la politique européenne. » M. Gambetta, trouvant les crédits insuffisants, voulait qu'on les accordât plus larges que ne le demandait le gouvernement. M. de Freycinet crut devoir repousser ces offres. « Je tiens, disait-il, à bien préciser le sens de mes paroles, quand je faisais allusion tout à l'heure à une action éventuelle sur les bords du canal de Suez. L'intention bien arrêtée du gouvernement est de vous saisir de cette question lorsque son heure sera venue.... La question du canal se produira avant les vacances.... Le jour où une action tendant à la protection du canal de Suez sera sur le point d'être engagée, le jour où il sera nécessaire de vous demander des crédits destinés à cet objet, ce jour-là nous vous présenterons un projet de loi spécial qui entraînera pour nous, et seulement alors, le droit d'accomplir cet acte. »

Les crédits demandés, ainsi que l'orateur du gouvernement l'avait spécifié, pour mettre la flotte en état, mais non comme autorisation d'agir, furent votés par 424 voix contre 64. Restait à faire ratifier ce vote par le Sénat. La Chambre haute accorda les crédits par 205 voix contre 6. Ce vote, où toute la droite s'était abstenue, montrait que le Sénat était, en grande majorité, partisan d'une politique d'action. Pendant l'intervalle, la Porte avait accompli un véritable coup de théâtre en annonçant tout à coup qu'elle allait se faire représenter à la Conférence à la réunion de laquelle elle avait cherché à s'opposer autant qu'elle avait pu. Soit que cet incident inattendu eût modifié les vues de M. de Freycinet, soit que les dispositions de la Chambre qui s'était montrée favorable à la protection du canal, lui eussent suggéré une nouvelle politique, toujours est-il que le président du conseil déclara à la commisssion sénatoriale qu'en présence du refus de l'Europe de sanctionner une action franco-anglaise, il renonçait à ses premiers projets, et qu'il entendait s'associer à la protection du canal de Suez et allait demander à la Chambre de nouveaux crédits. Le 24 juillet, en effet, l'amiral Jauréguiberry déposait sur le bureau de la Chambre un projet tendant à l'ouverture d'un crédit de 9 millions et demi. Au cours des débats, qui eurent lieu le 29 juillet, M. de Freycinet avoua qu'il avait renoncé à la politique d'intervention proprement dite à cause des nombreuses et graves difficultés qu'elle soulevait. « La protection du canal, au contraire, disait-il, est un acte simple, matériel, qui n'a rien de politique ; toutes les puissances y ont un égal intérêt, et il n'y a là rien qui soit une menace pour la paix du monde. Il est absurde de dire que la protection du

canal amènera l'intervention, car nul ne peut être forcé d'intervenir contre son gré. Il n'y a point de population ni de forces égyptiennes sur les bords du canal, mais quelques nomades dont on veut prévenir les agressions. Et maintenant quels avantages y trouvons-nous ? D'abord de répondre au vœu exprimé par l'Angleterre ; puis de ne pas paraître affaiblis aux yeux du monde musulman, au moment où la Turquie va se rendre en Egypte, et de pouvoir effectivement assurer la sécurité de nos navires, s'il est besoin. D'ailleurs, c'est une autorisation éventuelle que désire le gouvernement pour en user, s'il y a lieu, durant les vacances parlementaires. La Conférence, en effet. qui avait témoigné une simple neutralité bienveillante pour l'action de la France et de l'Angleterre à Suez, est maintenant saisie d'une proposition *collective* du canal. » M. de Freycinet concluait en demandant un vote de confiance au nom du cabinet tout entier.

M. Clémenceau, partisan de l'abstention, critiqua vivement la politique indécise, sans orientation de M. de Freycinet. « Est-ce la paix ? disait-il, — non, puisqu'on envoie des troupes ? Est-ce la guerre ? — non, puisqu'on ne se battra pas. D'autres se réservent en Europe ; réservons-nous aussi, nous qui ne sommes pas une puissance insulaire, hors d'atteinte. Peut-on, d'ailleurs, séparer la question du canal de l'ensemble de la question égyptienne ? Mais c'est au Caire qu'est la protection du canal, et voilà pourquoi l'Angleterre y marche. On sera nécessairement entraîné à aller plus loin. Le ministre de la marine lui-même a dit qu'il faudrait aller à Zagazig. Ne serait-il pas d'ailleurs humiliant de monter la garde sur le canal pour le compte de l'Angleterre, tandis que les soldats anglais se battraient ? Au jour du règlement des comptes, vous

n'aurez aucun avantage sur l'Angleterre : que pourrez-vous attendre d'elle après avoir assisté, impassibles, à ses efforts? La Turquie a décidé qu'elle voulait bien intervenir, puis, sur la proposition d'un des quatre cabinets qu'on est convenu d'appeler l'Europe, l'Europe est revenue sur la déclaration qu'elle avait faite quand nous lui avions demandé d'occuper le canal. Nous lui avons d'abord demandé un grand mandat, celui d'intervenir réellement en Egypte ; elle nous a refusé ce mandat ; nous lui avons demandé un mandat plus restreint, celui d'occuper le canal. Elle a accueilli cette demande avec froideur. M. le président du conseil qualifie cette froideur de bienveillante. En tout cela, l'attitude des cabinets sur cette nouvelle demande a été très réservée, et cette réserve en devait appeler une semblable de notre part. Et puis ces puissances qui vous avaient refusé ce mandat restreint, ces mêmes cabinets qui vous disaient : « Nous ne voulons pas prendre cette responsabilité, » les voici qui acceptent aujourd'hui cette responsabilité. Cela les regarde; mais je constate qu'il y a là deux actes qui se sont produits en même temps. L'intervention de la Turquie, dont on connait le protecteur, et le changement d'opinion des puissances quant à la protection du canal... L'Europe, qui n'intervient pas par les armes, a fait une chose très habile : elle a brouillé les autres en faisant intervenir la Turquie, ce qui ne laisse pas que rendre difficile la situation de l'Angleterre ; et elle a de même rendu bien difficile la protection à deux du canal de Suez, en se déclarant prête à une intervention collective pour la protéger... Comment! vous admettriez que les puissances vont cantonner chacune des troupes sur le canal de Suez : il y aura un piquet italien, un piquet allemand, un piquet an-

glais à côté du piquet français ! Et quand le jour du règlement des comptes viendra, quand les susceptibilités nationales seront excitées, quand les troupes seront ainsi côte à côte, ne voyez-vous pas quel sera le danger ? on dirait, en vérité, qu'il y a quelque part, — je ne sais pas où — une main qui s'applique à préparer une explosion en Europe... »

Cet éloquent discours, plein d'une logique incisive et implacable, impressionna profondément la Chambre. Le projet de loi fut repoussé à l'énorme majorité de 417 voix contre 75 voix toutes républicaines. Le ministère de Freycinet fut renversé. Le vote du 29 juillet signifiait que la Chambre ne voulait pas d'intervention en Egypte.

La liberté du canal de Suez et sa neutralisation. — M. Clémenceau avait raison de dire qu'une main cachée dirigeait les événements. Cette main était celle de M. de Bismarck. Si le grand chancelier prussien s'était fait le conseiller de la Turquie, s'il s'était fait l'inspirateur de la politique d'alliance des *quatre* contre les *deux*, il est permis de penser que ce n'était pas d'une manière désintéressée.

Nous avons montré, dans nos précédents volumes [1], que l'objectif du prince de Bismarck, dans la question d'Orient, est d'arriver à avoir un *débouché sur la Méditerranée*. Lancer l'Autriche en avant comme défricheuse des parties du territoire ottoman actuellement absorbables ; l'amener, s'il est possible, à la conclusion d'une union douanière ; la faire travailler au raccordement des chemins de fer de l'Allemagne centrale avec

(1) Voir notamment les préfaces des volumes de l'*Année maritime* de 1879 et de 1880.

ceux de la Turquie[1], de manière à faire de Salonique[2] une tête de ligne ; puis, le jour où l'œuvre d'assimilation sera accomplie au profit des intérêts allemands, refouler l'Autriche vers l'Est sur la Turquie (et peut-être aussi l'Italie au Sud), lui laisser dévorer ce qu'elle pourra du territoire ottoman et mettre la main sur ses provinces germaniques ; en un mot, opposer l'Autriche à la Russie en Turquie, tout en lui faisant préparer *l'accès de la Méditerranée*, tel semble être le plan de M. de Bismarck· Mais si habile qu'ait été sa politique orientale, les événements ne se sont pas déroulés, en 1882, selon ses espérances. Soit qu'elle ait été éclairée sur les conséquences fatales de sa soumission envers l'Allemagne, soit que l'Angleterre ait réussi à la capter par son or, la Turquie a été lourde à remuer. La Russie s'est tenue sur la réserve, l'Italie a été quelque·peu discordante, la France s'est dérobée. L'Angleterre, un moment perplexe et hésitante, a tout d'un coup agi avec une décision et une vigueur inattendues. Ses rapides succès à Tell-el-Kébir ont suffi pour mettre en échec le concert européen et dissoudre moralement la Conférence. L'œuvre maîtresse du prince de Bismarck, le traité de Berlin, dont le résultat le plus clair avait été l'élimination de l'Angleterre et la substitu-

(1) La *Gazette de la Croix* du 18 janvier 1883, démentait la nouvelle suivant laquelle l'ambassadeur d'Autriche à Constantinople aurait échoué dans ses efforts pour obtenir la jonction des chemins de fer de Salonique-Mitrovitza au réseau autrichien.

(2) Le mouvement commercial de Salonique (importation et exportation réunies), se distribuait comme suit en 1880, entre les différents pays : France, 11,820,370 fr.; Autriche, 11,669,404 fr.; Angleterre, 3,576,740 fr.; Italie, 2,647,350 fr.; Amérique, 2,044,450 fr.; Russie, 985,280 fr.; Grèce, 739,385 fr.; Roumanie, 697,450 fr.; Espagne, 308,300 fr.; Pays-Bas, 221,220 francs.— La navigation du port de Salonique (entrées et sorties) montait à 1,525 navires jaugeant ensemble 663,372 tonnes. La marine marchande française figurait, dans le tableau de l'année 1880 avec 258 navires et 225,795 tonnes ; l'italienne, avec 172 navires et 133,343 tonnes ; l'autrichienne, avec 140 navires et 125,140 tonnes ; l'anglaise, avec 100 navires et 98,464 tonnes ; la turque avec 264 navires et 47,846 tonnes.

tion, dans la politique orientale, d'un conflit russo-allemand à l'ancienne rivalité anglo-russe, a été anéanti dans le premier de ses résultats. Mais n'était-il pas possible, en profitant habilement des circonstances, de renouer la question, et, poursuivant l'Angleterre sur le terrain où elle cherche à s'implanter, de la mettre aux prises avec la Russie, qui ne manque pas de rancunes à son égard et peut lui causer de sérieux soucis en Asie? L'Allemagne immobiliserait, dans une lutte de ce genre, deux adversaires dont l'un est une constante menace pour sa frontière de l'Est, et aurait toute sécurité pour pousser ses desseins par ailleurs. « Cette éventualité peut ne pas se produire, disions-nous l'année dernière, mais il est bon de tout prévoir. »

Des symptômes existent déjà qui permettent de penser que l'objectif de M. de Bismarck est le canal de Suez.

En désavouant son alliance séculaire avec la Porte, en paraissant se désintéresser de l'intégrité du territoire ottoman et du sort réservé à Constantinople, qui formaient autrefois le pivot de sa politique orientale, en concentrant son action sur l'isthme et l'Egypte, l'Angleterre a déplacé l'axe de la question d'Orient et a choisi un terrain où elle aura affaire à de fortes et nombreuses parties.

Ce n'est plus la Russie qui sera, comme autrefois sur le Bosphore, sa principale adversaire. Le canal de Suez, par son caractère d'utilité internationale, affecte les intérêts de toutes les nations maritimes et colonisatrices. En outre, les prétentions bien connues de l'Angleterre à la suprématie maritime rallieront autour des puissances victimes de l'égoïsme anglais, et il y en a beaucoup, les nations jalouses de sa prospérité commerciale ou hostiles à sa constitution parlementaire.

Le concert européen, qui n'a pu se former sur le *statu quo ante Arabi*, parce que ce n'était là qu'un intérêt restreint et en quelque sorte personnel, se formera plus facilement sur une question aussi large que celle du régime à attribuer au canal de Suez.

La Russie, dans ses communications diplomatiques, a eu sans cesse la précaution de réserver ses droits pour le jour où il s'agira de régler cette question. L'Espagne, qui a toujours dans ses chairs l'épine de Gibraltar et possède des colonies dans l'Extrême-Orient; l'Italie, qui cherche à s'établir à Assab et qui voit Malte, à quelques lieues de la Sicile; la France, qui a des colonies en Cochinchine, dans l'Inde et aperçoit Jersey et Guernesey de ses propres côtes; l'Allemagne, qui aspire à se constituer un empire colonial et qui a Heligoland au large de la Jadhe; la Hollande, qui a des possessions dans les Indes orientales; la Turquie, à qui l'Angleterre a extorqué Chypre; la Russie, que la politique anglaise a emprisonnée dans la mer Noire; toutes ces puissances s'entendront aisément, le moment venu, pour prendre leurs sécurités vis-à-vis de la Grande-Bretagne et lui rappeler ses promesses de désintéressement.

L'attitude de la presse allemande en 1882 était particulièrement significative à cet égard. Elle ajournait l'Angleterre au moment du règlement, notamment en ce qui concerne l'isthme de Suez.

Les journaux anglais ont eu raison de triompher modestement. Il pourra y avoir un retour de fortune. Il est possible que M. de Bismarck se montre très décidé sur cette question du canal, qui se relie à ses projets économiques sur Salonique dont il médite de faire la tête de ligne des chemins de fer destinés à établir à travers l'Autriche et

l'Allemagne une communication directe entre les côtes de la Baltique et celles de l'Archipel.

Telle est, si nous voyons juste, la phase nouvelle dans laquelle entrera cette question d'Orient, qui depuis son origine a subi des tranformations si diverses. Le canal de Suez, sa neutralisation, le régime à lui attribuer, voilà ce qui occupera le premier plan.

Ce n'était pas la première fois d'ailleurs qu'était soulevée la question de la liberté du canal de Suez. Dès le début de la guerre turco-russe, l'Angleterre se préoccupait de la situation qui serait faite à cette voie de communication qu'elle considérait avec juste raison comme la « route des Indes ». Dans la lettre qu'il adressa, le 6 mai 1877, au comte Schouvalof, lord Derby indiquait en première ligne, parmi les intérêts dont la défense s'imposerait à l'Angleterre, s'ils venaient à être menacés, la nécessité de conserver ouverte, intacte et non interrompue la communication entre l'Orient et l'Europe par le canal de Suez. « Une tentative de bloquer le canal, de se mêler de sa police ou d'en occuper les approches serait regardée, disait le ministre anglais, comme une menace contre l'Inde et comme une grave atteinte au commerce universel. Toute tentative de ce genre serait considérée par le gouvernement anglais comme incompatible avec le maintien d'une neutralité passive. » Ainsi, ce que l'Angleterre exigeait avant tout pour prix de sa neutralité, c'était la *libre navigation* du canal de Suez, ou mieux, la liberté de la route de l'Inde, d'une manière générale, « quelle que fût cette route ». Après bien des hésitations, elle renonça à l'idée de faire neutraliser le canal, parce qu'elle comprit qu'en cas de guerre, cette solution aurait naturellement pour conséquence

l'interdiction de faire passer ses propres bâtiments de guerre par le canal. (1)

A cette époque,.avant la mystification de San-Stéfano, il en coûtait peu à la Russie de souscrire aux désirs de sa rivale, en ce qui concernait l'isthme de Suez, trop éloigné de son centre d'opérations. « Le cabinet impérial, disait le prince Gorstchakoff, dans une lettre adressée au comte Schouvaloff et communiquée par ce dernier à lord Derby, ne veut ni bloquer, ni interrompre, ni menacer en rien la navigation du canal de Suez. Il le *considère comme une œuvre internationale* intéressant le commerce du monde, et qui doit rester hors de toute atteinte. »

En 1882, la situation n'était plus la même qu'en 1877. Ce n'était plus seulement la Russie que l'Angleterre risquait d'avoir en face d'elle, mais bien l'Europe entière. Il ne s'agissait plus des prétentions de la Grande-Bretagne à exercer une influence exclusive et préponderante sur le canal de Suez, mais des prétentions de l'Europe à placer

(1) Il est vrai que si la part de l'Angleterre dans l'œuvre du canal de Suez n'est pas aussi importante que celle de la France, si même son intérêt financier est loin d'être aussi considérable qu'on l'a prétendu (moins de la moitié des actions, pas le quart du capital total, et le quart seulement de l'intérêt financier des capitalistes français), c'est elle qui en forme presque toute la clientèle, puisque ses bâtiments de toutes sortes, qui y passent, absorbent à peu près les quatre cinquièmes du trafic total (4,792,000 tonnes, sur 5,794,000). Mais il ne faut pas perdre de vue que ce sont les contrôleurs généraux anglo-français qui ont rétabli le crédit et fait renaître la confiance. Pour les créanciers européens, souscripteurs des emprunts de l'ex-Khedive et dont la grande majorité sont français et anglais, c'est une fortune qu'ils n'attendaient pas. En diminuant de 7 à 4 0/0 les intérêts de la Dette, le contrôle a diminué, selon M. Charmes, les charges qui pèsent sur les contribuables égyptiens de 45 millions de francs par an, c'est-à-dire du cinquième du budget de l'Egypte. De plus, on a assuré au gouvernement un tel crédit qu'il trouvait, moyennant un intérêt de 6 1/2 0/0 (au lieu de 28 0/0) par an les fonds dont il avait momentanément besoin. Il y a donc *tout au moins* communauté d'intérêts entre la France et l'Angleteterre en Égypte. Nos voisins ont agi contre leurs avantages les plus positifs en rompant le *condominium* qui avait produit d'aussi bons résultats.

A ce propos, nous détacherons le passage suivant d'un entretien d'Essad Pacha, ambassadeur de la Porte à Paris, avec un journaliste parisien. Discutant la prétention de l'Angleterre à exercer un droit de contrôle sur

cette voie de communication sous la protection de tous les États maritimes.

Le 27 juin, dans la troisième séance de la Conférence, le comte Corti, représentant de l'Italie, proposa qu'il fût sous-entendu que, pendant la durée de la Conférence, les puissances s'abstiendraient de toute action isolée en Egypte, qu'elles ne procéderaient à aucune opération en dehors du concert européen.

Cette proposition, connue sous le nom de protocole de désintéressement (2), fut acceptée avec la réserve, faite par la France et l'Angleterre, des cas de *force majeure*, tels que, par exemple, la nécessité de protéger les personnes et les propriétés des nationaux. Il fut convenu aussi que le mandat de la Conférence serait soigneusement limité aux seules affaires égyptiennes. Dans la séance du 30 juin, lord Dufferin déclara que le gouvernement britannique considérait toute attaque contre le canal de Suez, tout changement soudain ou toute catastrophe qui menace-

le canal de Suez, le représentant de la Turquie disait avec une ironie pleine de bon sens : « Le canal est percé sur le territoire turc; il est possible que, par suite des sacrifices d'argent faits par la France et l'Angleterre, — que, par suite de certaines acquisitions, les Anglais soient possesseurs de tout ou partie du canal en tant qu'exploitation ; mais cela ne regarde en rien la Porte, qui reste maîtresse et contrôleuse des faits pouvant se produire sur son empire. Si les Anglais se placent à ce point de vue que l'Égypte et l'isthme sont la clef de ses possessions aux Indes, pourquoi ne s'empareraient-ils pas aussi de la mer Rouge, du Bosphore, sous prétexte que le Bosphore commande la mer Noire? Les Anglais ont construit, à la suite de concessions spéciales et de leurs deniers, la plus grande partie des chemins de fer de la Russie. Il en résulterait donc que la Russie deviendrait, à cause de cela, la propriété de l'Angleterre ? Cela est enfantin. »

En 1882, il est passé par le canal de Suez 3,198 navires représentant 7,122,125 tonnes et 60,545,882 fr. Le cours des actions était, au 2 janvier, de 3,420 francs.

(2) Voici, d'après le *Diritto*, quelle aurait été le teneur du protocole de désintéressement : « Les gouvernements représentés par les soussignés, dans toutes les décisions qui pourraient être prises en conséquence de leur action concertée pour le règlement des affaires égyptiennes, s'engagent à ne rechercher ni avantage territorial, ni concession, pour leurs nationaux, de quelque privilège exclusif ou de quelque avantage commercial qui ne pourrait être obtenu par les nationaux des autres États. »

raient les intérêts spéciaux de l'Angleterre comme constituant un cas de force majeure. Ainsi qu'on le voit, l'Angleterre prenait soin de stipuler nettement ses réserves en ce qui concernait le Canal. Et même, si la déclaration de sir Charles Dilke devant la Chambre des Communes ne doit pas être considérée comme une interprétation, « rien dans le protocole de désintéressement ne pouvait empêcher l'Angleterre de s'opposer à une proposition de neutralisation du canal de Suez, au cas où une motion semblable serait faite à la Conférence. » M. Gladstone, répondant à Sir Stafford Northcote, avait affirmé également que « si l'état du canal, qui forme une partie du territoire de l'Egypte, n'était pas exclu de la Conférence, il n'en était pas de même des questions se rapportant spécialement au canal et à sa neutralisation par exemple. »

La première préoccupation de l'Angleterre, au début de la crise égyptienne, avait été de pourvoir à la sécurité matérielle du canal. Pour atteindre ce but, elle essaya de conclure une entente avec celles des puissances qui pouvaient éventuellement lui prêter le concours de leurs forces militaires. Elle pensa tout d'abord à combiner l'action de sa flotte avec celle de la flotte française [1]. Afin de mettre le canal à l'abri de toute atteinte de la part des Arabes de la rive nord, les vaisseaux français devaient croiser entre Port-Saïd et Ismaïlia, les vaisseaux anglais entre Ismaïlia et Suez. Les troupes françaises devaient occuper Port-Saïd et Kantara ; les troupes anglaises devaient occuper Ismaïlia et Suez. Ce projet d'arrangement fut communiqué par le comte Granville au gouvernement italien en vue d'obtenir sa coopération. Mais M. Mancini.

(1) Dépêche du comte Granville du 25 juillet 1882, *Blue Book*, nº 17, p. 212.

dévoué à M. de Bismarck, répondit que, dans la pensée du cabinet de Rome, il était impossible de séparer la question de la protection temporaire du canal, pendant la crise égyptienne, de celle du sort de l'Égypte même ; mais que, d'autre part, la *question de la sûreté permanente du canal* pourrait bien être discutée par les représentants des six puissances déjà assemblées en conférence à Constantinople.

Les ambassadeurs de France et d'Angleterre firent part de leurs vues à la Conférence en lui demandant d'en prendre acte. Leurs propositions n'ayant pas soulevé d'objections, les deux puissances rédigèrent le télégramme identique du 26 juillet, par lequel elles convenaient entre elles que, « dans l'état actuel des choses, elles étaient prêtes, si la nécessité se produisait, à s'employer pour protéger le canal de Suez, soit seules, soit avec l'adjonction de toute puissance qui voudrait prêter son concours. »

L'Angleterre avait demandé son concours matériel à l'Italie, et celle-ci lui opposait la perspective d'une transformation de cette question de politique positive en une controverse périodique devant un tribunal international qu'on pouvait supposer très enclin à trancher le débat dans un sens défavorable aux intérêts britanniques. Ce que l'Angleterre redoutait, en effet, par dessus tout, c'était la *neutralisation du canal*. Sa résistance à tout ce qui pouvait préparer cette solution s'explique suffisamment par l'intérêt qu'elle avait à conserver la faculté de transporter des troupes de l'Inde, quand la nécessité s'en présenterait. Aussi les journaux anglais s'empressèrent-ils d'établir, à grand renfort d'arguments, une distinction entre la neutralisation et la libre navigation du canal, distinction qui servit un moment de

thème aux commentaires des principaux organes de la presse européenne. Les journaux italiens et autrichiens s'animèrent particulièrement. Lorsque l'occupation du canal par l'Angleterre fut un fait consommé, le *Pester-Llyod* publia un article qui fut remarqué. « Si le gouvernement britannique, disait cette feuille, en faisant allusion aux prétentions exclusives de l'Angleterre poursuit réellement un plan semblable, il devra supporter toutes les conséquences d'une pareille aventure. Un traité arraché par la force à la Turquie ou à l'Egypte sera sujet à révison tout aussi bien que le traité de San Stefano. Si l'Angleterre ne veut pas voir sa politique étrangère placée sous le contrôle européen, elle devra abandonner de pareilles chimères. »

Les journaux de toutes les puissances maritimes, les journaux russes, allemands, italiens, espagnols, hollandais, insistèrent à l'envi sur le caractère international du canal. Interpellé au Sénat, par M. Caracciolo, le ministre des affaires étrangères italien, M. Mancini, répondait en ces termes : « Je puis dire que si l'Angleterre est commercialement et politiquement intéressée à la libre navigation du canal, l'intérêt commercial est commun à toutes les autres nations et principalement à l'Italie, qui est redevenue géographiquement la voie naturelle et l'intermédiaire du commerce de l'Europe avec l'Orient. »

M. de Bismark n'eut pas de peine à former un faisceau de toutes les revendications des nations maritimes (1) pour les opposer à l'ambition britannique. Ce faisceau fut la proposition d'une *protection collective du canal* présentée à la Conférence, le 14 août, par le comte Corti, mais en

(1) L'Espagne, la Grèce, la Hollande, bien que non représentées à la Conférence, étaient convoquées.

réalité inspirée par le chancelier de fer, et à laquelle l'Europe adhéra. (1)

L'Angleterre s'était jouée de lui, elle avait rompu brusquement en visière à la Conférence en se faisant elle même justice en Egypte. Elle l'avait mis en échec par le coup de théâtre d'Alexandrie et le « combat des quinze minutes. » Sur le moment, le rusé diplomate avait feint la plus parfaite indifférence; ses journaux officieux déclaraient placidement que les prétentions de la reine des mers étaient parfaitement légitimes et qu'elles ne faisaient nul ombrage à l'Allemagne. Mais au fond il méditait sa revanche.

Pour mieux ruiner le projet de protectorat du canal tel que l'Angleterre et la France l'avaient défini dans le télégramme identique du 26 juillet, M. de Bismark fit suggérer à M. de Freycinet, par l'intermédiaire du prince de Hohenlohe, que le Sultan ayant consenti à envoyer des soldats en Egypte, la Conférence devait demander aux plénipotentiaires de la Porte si la protection du canal de Suez était dans la sphère de l'intervention ottomane, et, au cas où la réponse serait affirmative, la Conférence devrait écarter la question du protectorat aussi longtemps que la sûreté du canal ne serait pas troublée. Néanmoins, dans le cas de force majeure, prévu par la Conférence dans sa délibération précédente, les puissances qui seraient les plus proches, ou qui auraient le plus d'intérêt dans la navigation du canal, seraient libres d'intervenir; autrement, on devrait en référer à la Conférence, afin que la protection du canal fût confiée aux six puissances. (2)

(1) En dernier lieu, les six puissances ont consenti à ce que toute nation européenne qui le voudrait, pût faire la patrouille du passage du canal, comme si c'était la haute mer. La Porte s'engagea à coopérer sur terre.

(2) Dépêche du vicomte Lyons, du 28 juillet 1882, *Blue-Book*, nº 17, p.241.

Ainsi, suivant Sir Travers Twiss, fut porté, de l'accord unanime des puissances européennes, un coup décisif au projet d'un protectorat conjoint de l'Angleterre et de la France. « Les visées du chancelier allemand sont rendues plus claires par une dépêche du comte Granville, dans laquelle ce diplomate faisait connaître que le prince de Bismark n'était pas favorable à un mandat conféré à quelques puissances par la coopération de toutes, car le résultat d'un tel mandat serait de créer une responsabilité illimitée touchant les mesures à prendre, sans aucun contrôle sur ces mesures, et sans la possibilité de s'en dégager. De plus, en supposant la Conférence d'accord pour que la protection du canal dût être entreprise par les puissances européennes pour une période illimitée, la pensée de M. de Bismarck était qu'un tel arrangement pourrait être accepté unanimement, à condition que toutes les puissances interressées y prendraient part avec des droits identiques en ce qui regardait la police du canal. Cette police, selon l'avis du chancelier allemand, devrait être maritime, et les mesures à prendre pour la sûreté du canal devraient être délibérées dans chaque cas particulier. L'opinion publique de l'Europe serait favorable à une combinaison de cette nature ; l'Allemagne était prête à y prendre part. Les gouvernements de l'Autriche, de l'Italie et de la Russie approuvaient le point de vue du prince (2). »

Quand on veut connaître les pensées de M. de Bismark, ses pensées de derrière la tête surtout, c'est rarement dans les journaux de son pays qu'il les faut chercher mais plus souvent dans les journaux autrichiens et parfois aussi dans les journaux italiens. Or, le *Fremdenblatt*, organe

---

(1) Dépêche du Comte Granville à sir John Walsham, du 28 juillet, *Blue Book*, n° 17, p. 234.

officieux autrichien, considérait le projet de protection collective du canal de Suez comme la pierre de touche de la sincérité du désintérressement souvent professé par les hommes d'Etat de Londres, et estimait qu'un refus de l'Angleterre d'adhérer à la constitution d'une *commission internationale de Suez*, justifierait contre elle le soupçon de convoitises particulières et de visées ambitieuses. Aussi, la feuille viennoise exprimait-elle l'avis que le cabinet de Londres, réprimant ses répugnances, se rangerait finalement à la proposition italienne, pour faire taire ces soupçons.

L'Angleterre ne se pressa nullement d'adhérer au projet de protection collective. Sir Charles Dilke n'en fit mention au Parlement que pour indiquer les restrictions que le cabinet de Londres y apporterait s'il s'y ralliait. Le ministre anglais repoussait l'idée que la question d'un protectorat international eût été soulevée à la Conférence, et ce n'était pas sans désinvolture qu'il parlait de la proposition du comte Corti, et déclarait que les *arrangements* qui seraient pris ne pourraient avoir qu'un caractère actuel et temporaire ; que lord Dufferin avait reçu des instructions dans ce sens, etc. Ce langage indiquait clairement que le projet d'intervention européenne à Suez n'était pas pris au sérieux à Londres et qu'il n'arrêterait nullement le cabinet britannique dans l'accomplissement de la tâche qu'il avait assumée.

Lorsqu'il lui fallut enfin se prononcer à la Conférence sur le projet de protection collective, lord Dufferin déclara que l'Angleterre entendait garder toute sa liberté d'action pour les opérations militaires engagées ; il exigea, de plus, que les effets de la proposition prissent fin avec le terme de la situation anarchique de l'Egypte, et que ces

effets ne pussent s'étendre jusqu'à empêcher une puissance quelconque de débarquer en cas de nécessité.

L'Angleterre n'acceptait donc la protection collective du canal que pour la durée de la crise, et à la condition que cette protection n'entraverait aucune des opérations militaires qu'elle jugerait utile d'entreprendre. Si les pavillons européens devaient flotter dans le canal, ils n'y devaient, ainsi que le faisait remarquer le *Temps*, avoir d'autre rôle que de couvrir de leur présence l'action de l'Angleterre et d'en consacrer la reconnaissance explicite.

L'Angleterre ne pouvait pas montrer plus clairement le peu de cas qu'elle faisait de la Conférence. Cette fois, les journaux du gouvernement allemand sortirent de leur silence. La *Gazette de la Croix* et la *Gazette de Cologne* déclarèrent simultanément que l'Angleterre, laissée momentanément libre d'agir, devrait déférer ses actes à la sanction européenne, comme elle même avait jadis obligé la Russie à soumettre le traité de San Stefano à un congrès. A quoi le *Times* répondit : « Lorsque l'Angleterre aura terminé sa tâche, elle fera appel au concert européen, mais pour lui demander une sanction toute différente de celles auxquelles elle a été ordinairement conviée jusqu'à présent. » Il va sans dire que le journal de Londres entendait qu'on ne demanderait à l'Angleterre ni déclaration ni protocole, mais une reconnaissance pure et simple du fait accompli par elle à ses risques et périls, mais aussi à son profit.

Nous ignorons si la solution indiquée par le *Times* dans les lignes que nous venons de reproduire sera l'épilogue de l'histoire des évènements d'Egypte. « L'avenir, comme dit le poëte, se dérobe sans cesse et nul ne connait ses ténèbreux desseins. » Mais ce qu'il est permis

de constater c'est que, dans les limites et les conditions où devait normalement s'exercer son action, le Congrès européen, inventé et dirigé par M. de Bismarck, a fait preuve d'une complète impuissance. La Conférence est morte d'inanition, laissant sans solution deux questions, dont l'une, comme disait le *Temps*, a été pour elle « un dernier échec et l'autre un dernier ridicule. » Nous voulons parler de la convention militaire entre le Sultan et l'Angleterre, et de la proposition Corti pour la protection du canal de Suez. « La Conférence, disait le même journal, n'a pas fait grand'chose ; mais qui peut dire qu'elle ne prendra pas sa revanche ? Elle est défunte ou peu s'en faut : qui sait si elle ne ressuscitera pas ? Il ne serait pas impossible qu'au lieu de se déclarer dissoute, elle s'ajournât seulement. Ce serait un moyen de sauver son amour propre. On renverrait au lendemain de la victoire la solution des questions qu'on n'a pas su résoudre ou osé aborder avant la bataille. Ce procédé aurait, d'ailleurs, un autre avantage et de nature à le recommander à l'Angleterre. La Conférence écarterait le Congrès, le Congrès qui est une bien grosse machine, bien solennelle, le Congrès qui risquerait de peser sur les vues et les intentions du vainqueur plus qu'il ne saurait convenir à celui-ci. »

Il n'est pas douteux que, contrarié dans ses desseins comme il l'a été par l'Angleterre, M. de Bismark ne médite de prendre sa revanche « La vengeance est le plaisir des dieux, a dit Horace ; elle est aussi celui des hommes d'Etat. Si l'Angleterre était une puissance continentale, le chancelier allemand aurait eu prise sur son adversaire. Il lui aurait suffi de renouveler sa tactique du congrès de Berlin, et tout porte à croire qu'il se promettait de faire jouer le même rôle arbitral à la Conférence réu-

nie, à son instigation, à Constantinople et dans laquelle il avait une majorité acquise à ses vues. Comme on l'a vu, les journaux de Berlin et ceux de Vienne ont fait à cet égard des aveux très nets. Mais l'Angleterre, par sa position insulaire et sa suprématie maritime, est une adversaire insaisissable. Napoléon Ier, qui nourrissait contre elle une haine implacable et qui ne manquait pas de moyens d'action, ne parvint jamais à la saisir corps à corps en un combat singulier. Instruite par les malheurs de la Russie, au lendemain de San-Stéfano, l'Angleterre a pris ses mesures, et, avec de l'énergie et de la décision, elle a déjoué les machinations diplomatiques de M. de Bismarck. Evitant surtout de se laisser engrener dans la procédure de la Conférence où celui-ci voulait la broyer, elle s'est tenue à la fois suffisamment rapprochée et suffisamment à l'écart du Congrès européen pour ne pas aliéner sa liberté d'action et ne pas rompre avec les puissances. A la prétention de M. de Bismarck de faire rentrer dans la compétence du congrès européen (ce qui est sa manière de pratiquer l'arbitrage international), la solution de la question d'Orient, qu'elle avait toujours entendu résoudre à sa convenance et à son profit exclusif, l'Angleterre a répondu comme le client qui renie son juge et se fait justice lui-même. Elle a opposé la force à la ruse. Et ce n'a pas été une des moindres surprises causées à l'Europe par les événements d'Orient, que d'assister à cette interversion des rôles entre les deux partenaires. Tandis que par tempérament le « chancelier de fer », nourri dans les théories de l'hégelianisme, est porté à procéder par la force et qu'au contraire la « perfide Albion», pour lui donner l'appellation que lui a décernée la justice des peuples, a toujours dû ses meilleurs succès à la dissimulation et aux

agissements occultes, c'est elle, cette fois, qui a agi au grand jour, c'est elle qui a fait de la violence et même de la brutalité en bombardant Alexandrie ; c'est son rival qui a intrigué, manœuvré en dessous.

La raison de cette anomalie apparente, c'est que l'un et l'autre des deux adversaires sont de véritables politiques. L'esprit politique, en effet, consiste à conformer ses moyens d'action aux circonstances et au but à atteindre. Dans l'espèce, l'Angleterre, puissance insulaire et maritime, était insaisissable par la force, du moins par le genre de force dont disposait le grand chancelier. Les enlacements de la diplomatie pouvaient seuls avoir chance de la paralyser. Inversement, l'Angleterre a compris qu'elle pouvait impunément faire de la force pour établir sa domination dans l'isthme, parce que, pour être en état de la contrecarrer, il aurait fallu avoir la force maritime qu'elle seule possédait, étant donné que la puissance navale qu'elle peut redouter, la France, était dans son jeu. L'unique danger auquel elle s'exposait en rompant en visière au Congrès européen, était de voir prononcer la neutralisation du canal de Suez. Or, sur ce terrain encore, elle avait des raisons de penser qu'elle pourrait lutter avec avantage.

Toute neutralisation repose nécessairement sur une convention internationale. A ce point de vue, elle est une fiction dépourvue de sanction. Que les puissances maritimes se réunissent pour déclarer la neutralité du canal de Suez, c'est-à-dire qu'en temps de guerre aucune nation n'aura le droit de faire de cette voie de communication l'objectif ou l'instrument d'une action belliqueuse, rien de plus facile en principe. Les puissances signataires d'une pareille convention devront y conformer leur con-

duite. Mais qui répond qu'elles le feront en effet? Qui se chargera de faire respecter la volonté commune? Faudra-t-il instituer une garde internationale du canal et aussi un tribunal international devant lequel seraient déférées les infractions commises? Il va de soi que si l'un des belligérants s'était cru assez fort de son droit ou assez puissant pour violer impunément la convention, ce qui démontrerait déja son inanité, il se croirait de même fondé à recuser l'arbitrage du tribunal international. On le voit, la difficulté pratique de la neutralisation réside dans la difficulté de trouver une sanction efficace. Quelle sanction pourrait-on inventer par exemple contre une nation maîtresse, comme l'Angleterre, de la Méditerranée? Encore y a-t-il lieu de remarquer, comme le disait la *Gazette de Voss*, que la neutralisation du canal serait purement illusoire, si la mer Rouge n'était pas soumise aux mêmes conditions. Supposons cependant que la neutralisation du canal suffise.

La force prime le droit, ce n'est que trop vrai, surtout dans l'état actuel de l'Europe, où les principes du droit public sont singulièrement méconnus. Aussi bien, la difficulté d'établir un accord sur le principe même et le *quomodo* de la neutralisation ne serait pas moindre, attendu que l'Angleterre, avec laquelle il faut compter, s'y est toujours montrée réfractaire. Elle a établi une distinction entre la neutralité du canal et sa neutralisation en temps de guerre. La combinaison qu'elle a proposée était l'entière liberté de la navigation du canal pour les bâtiments, aussi bien militaires que marchands de toutes les marines, même de celles des Etats belligérants, sous la réserve pour ces derniers de s'abstenir de tout acte d'hostilité dans l'intérieur des eaux neutralisées. C'est ce principe, comme le

faisait remarquer le *Temps* « qui, d'un accord tacite, a prévalu dans la guerre franco-allemande, durant laquelle les navires français et prussiens n'ont cessé de traverser l'isthme en échangeant des saluts. L'Angleterre serait désireuse de voir sanctionner officiellement et définir ce régime dont l'existence est implicitement reconnue; elle a demandé aussi à l'Europe de préciser les devoirs de la Turquie et de stipuler qu'une guerre, dans laquelle cette puissance, suzeraine de l'Égypte, serait engagée, ne changerait rien aux conditions de neutralité du canal. Enfin, le cabinet de Londres a proposé de prévoir le retour de faits analogues à ceux de la dernière insurrection militaire et de déterminer les mesures dont une telle éventualité nécessiterait l'adoption. Quand on parle du canal de Suez et du régime sous lequel il serait désirable de le placer, on ne doit jamais oublier ces trois choses : 1o que l'Angleterre a un intérêt spécial, considérable, à pouvoir se servir du canal en tout temps ; 2o que cette même Angleterre est la première puissance maritime de l'Europe ; 3o que, par la Méditerranée, où elle est très forte, et par l'Inde où elle est maîtresse, elle tient les deux extrémités de la voie.

Ceci établi, il est clair que la neutralisation du canal de Suez était, au fond, dirigée contre l'Anglererre, et que tout revient à savoir comment, le cas échéant, on pourrait empêcher l'Angleterre, soit de faire passer ses vaisseaux par cette voie, soit de la fermer aux vaisseaux des autres nations le jour où sa sûreté l'exigerait. »

Quoi qu'il en soit, de quelque façon que cette question du canal soit résolue, il est inévitable qu'elle se posera un jour ou l'autre. La tentative de protection collective de la Conférence de Constantinople est un premier pas

en vue de son réglement. La question du canal pourra servir de ralliement aux nations jalouses de la prépondérance anglaise. Peut-être même, sera-t-elle le point de départ de cette coalition des puissances maritimes qui, depuis la transformation opérée dans la composition des flottes de guerre par l'invention des cuirassés, est le plus grave des dangers qui menacent l'Angleterre. Il dépend de cette puissance que la France, qui a longtemps marché de concert avec elle en Egypte et ailleurs ne passe pas, avec sa marine redoutable, du côté des nations qui, comme elle, ont eu à souffrir de l'égoïsme britannique.

Les combinaisons qu'on peut imaginer pour assurer la sécurité de la navigation du canal sont infinies. Mais si chacune d'elles présente un côté séduisant, elle présente aussi des difficultés d'application presque insurmontables. Adopte-t-on la neutralisation conventionnelle du canal de Suez d'après les principes de la neutralisation exceptionnelle imposée aux eaux de la mer Noire par le congrès de Paris de 1850? Cette résolution rencontre forcément pour adversaire implacable l'Angleterre et les autres puissances européennes ayant des possessions dans l'extrême Orient. — Veut-on, comme l'éminent jurisconsulte russe Martens, faire prononcer la neutralité permanente de l'Egypte transformée en une sorte de Belgique orientale, garantie par les grandes puissances et ayant pour sanction l'obligation pour ces mêmes puissances de défendre l'Egypte contre toute atteinte à son inviolabilité territoriale? On se heurte à ce corollaire d'une réalisation aujourd'hui plus difficile que jamais : l'émancipation complète de l'Egypte vis-à-vis de la Turquie. — Demande-t-on, comme la presse anglaise, que l'Angleterre soit instituée, par délégation de l'Europe, gardienne du canal, cette puissance

étant considérée comme celle qui a le plus grand intérêt matériel à la sécurité de la navigation du canal ? Aussitôt on se trouve en face de ceux qui sont d'avis que le canal étant placé sous la protection de l'Europe entière, il serait plus logique que la surveillance en fut confiée à des patrouilles effectuées tour à tour par les croiseurs des puissances garantes. D'autres objectent, non sans raison, que l'obligation internationale d'assurer la navigation du canal incombe en première ligne au Khédive et, à son défaut, à la puissance suzeraine etc., etc.

Les conditions dans lesquelles la concession a été octroyée à la *Compagnie universelle du canal de Suez,* ne présentent-elles pas dans leur esprit des garanties suffisantes pour en assurer la neutralité? Ne proclament-elle pas tout aussi solennellement que pourrait le faire une convention internationale, le caractère, la destination absolument pacifiques de cette voie de communication ? L'article 14 de la deuxième concession du 5 janvier 1856, n'a-t-il pas déclaré « le grand canal maritime de Suez à Peluze et les ports en dépendant ouverts à toujours, *comme passages neutres,* à tout navire de commerce traversant d'une mer à l'autre, sans aucune distinction, exclusion ni préférence de personnes ou de nationalités, moyennant le payement des droits et l'exécution du réglement établi par la Compagnie universelle concessionnaire pour l'usage du dit canal et ses dépendances. » Cet article établit d'une manière bien nette le caractère neutre des eaux du canal. Il ne fait mention que des bâtiments du commerce, mais, d'après sir Travers Twis, le directoire administratif du canal a donné à la concession une interprétation plus large. En effet, la navigation du Canal n'a été interdite expressément à aucune espèce de navires, pas même à un navire

chargé de munitions de guerre ou même armé et équipé pour faire la guerre, à condition toutefois, que le commandant du dit navire, en traversant le canal, respectât la sécurité de ses eaux. Cette interprétation a reçu une ratification tacite, mais solennelle, de la part d'une commission européenne en 1873. Cette commission s'est réunie à Constantinople sous la présidence d'un ministre de la Porte, et ses conclusions ont reçu l'adhésion des représentants des douze puissances européennes. On peut donc, ainsi que le pensait M. Twis, regarder le tarif du droit de passage que cette commission autorise le directoire de la Compagnie universelle du canal à percevoir des navires de guerre de même que des navires de commerce traversant le canal, comme la charte internationale de la Compagnie universelle, charte par laquelle cette compagnie possède, en vertu d'un accord européen auquel le Sultan a participé, le privilège de laisser passer les bâtiments de guerre de toutes les nationalités comme si les eaux du canal étaient une continuation de la zone territoriale de l'une et de l'autre mer. L'usage des nations a déjà confirmé la présomption fondée sur les conclusions de la commission européenne de 1873, que les eaux du canal de Suez, dans leur caractère juridique, doivent être regardées comme conventionnellement assimiliées à un bras de mer. Par exemple, pendant la guerre franco-allemande de 1870-1871, les navires de guerre français et allemands ont traversé le canal sans aucune réclamation contre la Porte de la part de l'une ou de l'autre puissance belligérante, sous prétexte que la Porte aurait manqué à ses devoirs de neutralité en laissant passer par ses eaux les bâtiments ennemis. Bien plus, en se rencontrant dans les eaux du canal, les navires de guerre de l'un et de

l'autre belligérant en ont respecté la neutralité, comme s'ils traversaient un bras de mer territorial baignant les côtes d'un pays neutre.

Au point de vue de l'équité et de la loyauté, l'acte de concession du canal proclame d'une façon suffisamment précise la neutralité du canal de Suez. Aussi, selon nous, la solution la plus simple consisterait à faire consacrer de nouveau cet acte par l'Europe, en ajoutant, si l'on veut, à la rédaction de l'article 14, la mention des navires de guerre.

C'est au sentiment que le régime du canal repose sur des Conventions internationales difficiles à battre en brèche, qu'il faut attribuer la campagne ouverte par la presse anglaise en vue du percement d'un nouveau canal qui serait placé sous l'absolue domination de la Grande-Bretagne et débarrassé de l'entrave gênante d'une neutralité internationale (1).

Aussi bien, si l'Angleterre s'est mise en frais d'une expédition en Egypte, c'est moins pour les profits qu'elle pourra retirer de sa nouvelle annexion, qu'en vue d'assurer la liberté de la route des Indes, question de vie ou de mort pour elle. Dût-elle s'imposer les plus lourds sacrifices, dût-elle s'exposer à soulever la question de la neutralisation du canal de Suez, l'Angleterre ne pouvait faillir à son devoir. Nous avons vu précédemment les sacrifices que cette puissance s'est imposés. L'exposé his-

(1) Deux députations des Chambres de Commerce et du syndicat des armateurs se sont rendues (mai 1883) auprès de Lord Granville, la première pour solliciter le gouvernement de faire les démarches nécessaires afin d'obtenir que l'influence de l'Angleterre dans l'administration du canal de Suez fut proportionnée à l'importances de ses intérêts commerciaux (ce qui veut dire *prépondérante*), la seconde insistant sur la nécessité d'ouvrir un second canal.

Cette campagne ne serait-elle pas une simple manœuvre financière destinée à déprécier les actions du canal actuel ou à masquer d'autres visées ? Nous aurons à en parler dans notre volume de l'année prochaine.

torique que nous avons fait nous a fourni une nouvelle occasion de voir de près les « pieds d'argile » du colosse britannique. Ses succès, matériellement parlant, ont été aussi complets que possible. Elle a vaincu à Alexandrie, à Gassassine, à Tell-el-Kébir. Elle a déjoué les embûches de l'Allemagne travestie en Conférence européenne. Et cependant c'est la plénitude même de ces succès qui nous inquiète pour l'avenir de l'Angleterre. Quand on embrasse une tâche aussi vaste, quand on assume une responsabilité aussi étendue que celle d'une domination quasi universelle, il faut avoir les moyens de faire face à ses conséquences. Il faut, en même temps que les cuirassés nécessaires pour forcer des passes ou bombarder des ports, une armée pour former les expéditions d'outre-mer auxquelles on s'expose sur tous les points du globe. Il faut un esprit public dès longtemps accoutumé aux sacrifices militaires sous toutes leurs formes et non pas seulement une opinion capable d'en prendre virilement son parti à un moment donné pour sauvegarder les intérêts commerciaux du pays. L'Angleterre est inconstablement douée du génie commercial. Est-elle douée du génie militaire dont la politique suivie depuis plusieurs années par ses gouvernements lui fait une absolue nécessité ? Ces deux génies ne s'excluent-ils pas ? Pendant longtemps, la Grande-Bretagne a été sans émules au point de vue commercial. Elle sait mieux que personne quelle terrible concurrence lui font aujourd'hui les Américains, les Allemands, sans parler de ses anciens rivaux, des autres nations qui développent peu à peu leur activité industrielle. C'est là la conséquence fatale du progrès économique, et, à mesure que les choses iront, les peuples, en même temps qu'ils développeront leur prospérité intérieure, chercheront à étendre leurs terri-

toires. Ils imiteront la pratique Angleterre et la lutte pour la vie sera rude entre eux. Alors, ce qui aura été la source de la prospérité de cette nation, deviendra la cause de sa faiblesse. Plus elle aura eu de possessions disséminées sur le globe, plus elle sera vulnérable par tous ces points à la fois. Et l'on sera d'autant plus ardent à convoiter ses domaines, qu'elle aura été, elle-même, plus ombrageuse, plus âpre, plus dure, à l'égard d'autrui.

II — POLITIQUE COLONIALE

Considérations générales. — « La France doit profiter de la réserve que la situation actuelle impose à son action politique en Europe, pour consacrer tous ses efforts à une *politique coloniale*, à un développement rationnel de ses établissements d'outre-mer et à l'acquisition de nouveaux comptoirs dans les parages fréquentés par sa marine de commerce. Dans cette œuvre pacifique, un grand rôle est réservé à notre marine militaire, protectrice naturelle des intérêts de la patrie sur tous les points du globe. »

Ces lignes, que nous écrivions en 1879 (1), au lendemain de la conclusion de l'alliance austro-allemande, alors si menaçante pour la paix européenne, ont reçu des événements survenus depuis une confirmation que nous n'eussions espérée ni si rapide ni si complète. Après l'expédition de Tunisie, qui a consolidé notre influence en Algérie, est venue l'expédition d'Égypte qui a eu les mêmes

(1) V. Année maritime de 1879, p. XV.

résultats pour l'Angleterre, en ce qui concerne ses possessions de l'Inde. Avec l'année 1882, c'est l'expédition du Tonkin et celle de Madagascar qui se préparent; c'est l'extension de notre influence sur les Nouvelles-Hébrides; c'est la factorie française d'Obock qui semble prendre un heureux essor; c'est le drapeau national arboré à Bamakou, sur le Haut-Niger, et promené sur les rives de l'Ogowé et du Congo; c'est enfin une entente avec l'Angleterre, pour régler les limites de nos possesions au nord de Sierra-Leone, sur la côte occidentale d'Afrique. Sur ces différents points, ne sont-ce pas encore nos braves marins, nos vaillants officiers : l'amiral Pierre, à Madagascar; le commandant Rivière, à Hanoï; le colonel Borgnis-Desbordes, après Galliéni, Bayol et Mage, sur le Haut-Fleuve; de Brazza et Ballay, au Congo! Si la marine a souffert dans son patriotisme de la politique d'effacement, qui a prévalu en Égypte et qui l'a privée de l'honneur de défendre les intérêts si considérables de la France dans ces régions, elle a lieu d'être fière de la revanche qu'elle a prise ailleurs par son brillant et énergique concours à la politique d'expansion coloniale adoptée par le gouvernement.

« C'est, toutefois, disions-nous à la suite des lignes que nous venons de reproduire, un délicat problème que celui du judicieux départ à faire entre les avantages, les charges, les écueils que nous pourrions trouver dans une expansion au-dehors et les nécessités primordiales de la défense de la mère-patrie du côté que l'on sait. Il serait à la fois humiliant et dommageable de se laisser devancer par d'autres. Mais, d'un autre côté, il ne faudrait pas que le souci de se créer, en vue de l'avenir, des débouchés et des ressources économiques, auxquels la concurrence de plus en plus âpre des peuples sur le sol usé et appauvri du-

vieux continent commande sans doute de penser dès maintenant, n'aboutit qu'à une dispersion, à un éparpillement de nos forces. »

Oui, aujourd'hui plus que jamais, la révolution économique qui s'opère en Europe, oblige la France à se créer des débouchés. Sous peine d'être vaincue dans la lutte pour le progrès que se livrent les peuples entre eux, elle doit songer à procurer de nouveaux aliments à son commerce et à sa marine marchande. C'est cette idée qu'exprimait l'amiral Aube, dans son beau langage et avec son élévation de pensée habituelle (1) : « Par la force des choses, disait ce sympathique officier général, par cette loi aujourd'hui incontestée, qui est celle de la marche en avant de l'humanité, *the struggle for life*, le combat pour l'existence, aussi bien entre les individus qu'entre les peuples et les races, les marchés du monde sont rapidement encombrés. L'offre devient supérieure à la demande. Alors tout s'arrête, ou du moins tout languit. Travail et capital, de solidaires qu'ils étaient, deviennent antagonistes, et la question du travail, sous les excitations de la misère et de la faim, sous les inspirations de l'ignorance et de l'utopie, se transforme en question sociale, dont la solution ne semble possible que par l'avénement de la justice absolue dans nos sociétés vouées, hélas ! au contingent et au relatif. C'est essentiellement la solution française. Tout autre est la solution qu'ont cherchée, qu'ont trouvée d'autres nations plus heureuses et à l'esprit plus pratique. Les marchés ouverts à l'activité humaine, à son industrie, sont encombrés, et la production s'arrête fatalement, et la misère apparaît plus sombre et plus menaçante. Eh bien, il faut créer, inventer de nouveaux marchés, et la production

(1) *Revue libérale* de novembre 1882.

reprendra, et les menaces de la misère seront conjurées. C'est ce que fait l'Angleterre, c'est ce que font les Etats-Unis d'Amérique. Et quels sont ces nouveaux marchés? Ce sont ces colonies dont l'Angleterre couvre le monde en le transformant : ce sont ces *territoires* bientôt appelés au rang d'Etats souverains, dont chaque année la grande République américaine entreprend la conquête pacifique sur les vastes solitudes du *Far-West*. Grâce à ses colonies, — hier, c'étaient les Fidji et la Côte-d'Or, aujourd'hui, c'est Bornéo, — la question du travail n'est pas devenue, ne deviendra pas de longtemps en Angleterre, une question sociale. Grâce à ses conquêtes incessantes de la civilisation sur la barbarie, la question du travail n'a été posée aux Etats-Unis que comme une rivalité, une hostilité de race, de la race blanche contre les races jaunes et noires; des propriétaires anglais, irlandais, germains, contre les coolies chinois, bons tout au plus aux rudes labeurs de la Californie et des Montagnes-Rocheuses; contre les anciens esclaves du Sud et leurs descendants, toujours voués au travail servile de la terre, sur les vastes domaines des planteurs de la Louisiane et de la Caroline. »

L'état général de l'Europe et les difficultés de notre situation économique, n'imposeraient pas à la France l'obligation de se créer des ressources à l'extérieur, que les tristes conséquences de notre abstention dans les affaires d'Égypte, aujourd'hui manifestes à tous les yeux, feraient reconnaître l'impérieuse nécessité pour la France d'avoir désormais une politique coloniale décidée et suivie. L'*esprit de suite*, voilà ce qui a malheureusement trop longtemps manqué à notre pays, aussi bien en matière de politique générale qu'en matière de colonisation.

« La colonisation, disait M. Paul Leroy-Beaulieu, a été reléguée au second plan dans la conscience nationale ; elle doit aujourd'hui se placer au premier. Notre politique continentale, sous peine de ne nous valoir que des déboires, doit être désormais essentiellement défensive ; c'est en dehors de l'Europe que nous pouvons satisfaire nos légitimes besoins d'expansion. « Nous devons travailler à la fondation d'un grand Empire africain » et d'un moindre asiatique. C'est la seule grande entreprise que la destinée nous permette.

Nous croyons, quant à nous, ajoutait cet éminent économiste, à la vocation civilisatrice de la France et à ses facultés colonisatrices. Les dernières années en donnent la preuve ; la France ne manque pas d'esprits entreprenants ; les plus grandes œuvres de ce temps, en fait de travaux publics extra-européens, ce sont des Français qui les ont accomplies et qui les accomplissent. Notre pays fournit à l'heure actuelle des explorateurs aussi audacieux qu'il y a un siècle. La France, dit-on, n'a pas d'exubérance de population, et ce serait un obstacle insurmontable à la fondation des colonies. L'objection n'est pas décisive ; les naissances présentent encore sur les décès un excédent de 100,000 âmes environ. Il en faut beaucoup moins pour fonder des empires. On ne trouve pas 100,000 Anglais aux Indes, et il n'y a pas plus de 35,000 Hollandais aux îles de la Sonde. Les colonies sont de trois sortes : les colonies d'exploitation, comme les Indes et la Cochinchine, les colonies de peuplement, comme l'Australie ; les colonies mixtes, telles que l'Algérie. Les secondes seulement exigent une immigration considérable. Les colonies d'exploitation n'en ont que faire, et les colonies mixtes peuvent se contenter d'un flux modéré d'Européens. Si la France envoyait tous les ans, 15 à 20,000 colons en Afrique, ce serait assez pour servir de cadres à une immigration d'Européens étrangers d'égale importance et à la considérable population indigène. L'arrivée régulière en Afrique de 15 à 20,000 émigrants français constituerait, au bout d'un siècle, de l'autre côté de la Méditerranée, une société de dix ou douze millions d'hommes de langue française et d'esprit français.

Le véritable nerf de la colonisation, ce sont plus encore les capitaux que les émigrants. La France possède des capitaux à foison ; elle les fait volontiers voyager ; sa main confiante les dissémine aux quatre coins de l'univers. Elle en a déjà pour 20 ou 25 milliards par le monde, et chaque année ce chiffre s'accroît d'un milliard au moins. Si le tiers

ou la moitié de cette somme, si même le quart se portait vers l'Algérie, la Tunisie, le Sénégal, le Soudan, où nous finirons bien, j'espère, par assurer notre prédominance, quels splendides résultats nous obtiendrions en vingt-cinq ou trente ans.

Au commencement du XXe siècle, disait encore l'écrivain que nous avons cité plus haut, la Russie comptera 120 millions d'habitants prolifiques, occupant des espaces énormes ; près de 60 millions d'Allemands, appuyés sur 30 millions d'Autrichiens, domineront l'Europe centrale. Cent-vingt millions d'Anglo-Saxons occuperont les plus belles contrées du globe et imposeront presque au monde civilisé leur langue qui domine déjà aujourd'hui sur des territoires habités par plus de trois cents millions d'hommes. Joignez à ces grands peuples, l'empire chinois qui, alors, sans doute, recouvrera une vie nouvelle. A côté de ces géants, que sera la France ? Du grand rôle qu'elle a joué dans le passé, de l'influence, souvent décisive, qu'elle a exercée sur la direction des peuples civilisés, que lui restera-t-il ? Un souvenir s'éteignant de jour en jour. Notre pays a un moyen d'échapper à cette irrémédiable déchéance, c'est de coloniser. Si nous ne colonisons pas, dans deux ou trois siècles nous tomberons au-dessous des Espagnols eux-mêmes et des Portugais, qui ont eu le rare bonheur d'implanter leur race et leur langue dans les immenses espaces de l'Amérique du Sud, destinés à nourrir des populations de plusieurs centaines de millions d'âmes. »

M. Leroy Beaulieu est convaincu que la colonisation est pour la France « une question de vie ou de mort : » « Ou la France deviendra *une grande puissance africaine*, ou elle ne sera, dans un siècle ou deux, qu'une puissance européenne secondaire ; elle comptera dans le monde, à peu près comme la Grèce ou la Roumanie comptent en en Europe. Nous ambitionnons pour notre patrie, ajoutait-il, des destinées plus hautes : que la France devienne résolûment une nation colonisatrice, alors se rouvriront devant elle les longs espoirs et les vastes pensées. »

Nous allons raconter, dans les pages qui suivent, en nous appuyant sur les documents officiels et les récits d'écri-

vains autorisés, les entreprises, explorations et expéditions colonisatrices effectuées en 1882.

Certes, les résultats obtenus au Tonkin, à Madagascar dans le Haut-Sénégal, au Congo et ailleurs, sont déjà considérables et permettent d'espérer que l'opinion, qui a accueilli avec une faveur très-réelle les différents projets à l'ordre du jour, montrera par sa persévérance qu'elle est pénétrée de l'importance de l'œuvre à accomplir et qu'elle n'a pas cédé à un engouement momentané. Mais les tentatives qui sont faites, les expéditions qui sont organisées, présentent-elles ce caractère en quelque sorte spontané et individuel attestant par des faits le réveil de l'initiative privée ? Jusqu'à présent, la plus grande partie de l'œuvre accomplie l'a été par l'administration, par des officiers, des marins. Ce sont eux qui agissent, qui explorent. On les regarde, on les applaudit comme un spectacle ; on consacre dans la presse de nombreuses colonnes à décrire le but des expéditions, à dépeindre les pays nouveaux qu'elles traversent, à supputer et escompter les profits qu'on en peut attendre. Jusqu'à présent on n'a fait rien de plus.

Que le gouvernement entreprenne des expéditions, qu'il fasse des acquisitions territoriales, c'est fort bien, mais cela ne suffit pas. Il faut que le commerce suive, qu'il vienne féconder de ses entreprises les efforts de nos soldats et rembourser en quelque sorte le Trésor des avances d'argent et de confiance qu'il lui a faites. A quoi bon avoir des colonies, si, loin de rapporter à la mère-patrie ou de se suffire à elles-mêmes, elles grèvent lourdement le budget général ? Quels profits réels y-a-t-il pour le pays à avoir des possessions d'outre-mer peuplées presque en majorité de fonctionnaires ou de trafiquants étrangers ?

Nous ne voulons pas croire que le génie colonisateur, jadis si vivace chez notre race, se soit éteint pour toujours. Nous voulons croire qu'il a subi seulement une éclipse. Nous voulons espérer que le mouvement qui s'est produit dans la presse durant ces dernières années en faveur de la colonisation, produira des fruits et réveillera l'esprit d'entreprise assoupi de nos commerçants et de nos capitalistes.

En dépit de tout, nous persistons à croire que l'épargne française, revenue de ses engouements pour les placements aventureux, assagie par les justes épreuves d'une spéculation effrenée, comprendra bientôt les immenses profits que comportent les entreprises de navigation transocéanique et le grand négoce de l'exportation maritime. Nous avons des colonies, nous avons des bateaux et des marins; nous avons même, depuis la loi sur la marine marchande, des subventions pour encourager la navigation commerciale. L'appui du gouvernement, si tant est que le gouvernement puisse se substituer en ces questions à l'initiative privée, seule féconde, seule perspicace parce qu'elle est intéresée, ne nous fait pas défaut. Que faut-il donc de plus ?

La France au Tonkin; prise d'Hanoï (25 avril 1882). — Un événement, qui a passé presque inaperçu au milieu des complications de la question égyptienne, est la prise de la capitale du Tonkin par nos troupes, après une attaque de vive force suivie d'un bombardement. Nous ne referons pas l'historique de la politique française dans la presqu'ile Indo-Chinoise[1]. Il nous suffira de rappeler que l'inexécution du traité du 5 juin 1862 de la part des Annamites, et la nécessité de mettre nos frontières à

(1) V. Année maritime de 1879, p. 126 et de 1881, p. 115.

l'abri d'agitations incessantes provoquées par la cour de Hué, amenèrent la France, en 1867, à annexer aux trois provinces de la Basse-Cochinchine qu'elle avait primitivement conquises, les trois provinces nouvelles de Vinh-Long, Chaudoc et Hatien. Cette nouvelle prise de possession ne fut ratifiée que sept ans plus tard par le traité du 15 mars 1874. Ce long intervalle, employé en négociations successivement interrompues et reprises suivant la tactique d'attermoiements de la diplomatie orientale, fut marqué par des incidents dont la convention eut à tenir compte et qui en hâtèrent la signature. Nous voulons parler des évènements dont le Tonkin fut le théâtre. L'impuissance de la cour de Hué à réprimer le brigandage et à assurer la sécurité dans cette province (incursions des Pavillons Jaunes ou Noirs ; exactions des troupes régulières chinoises appelées sous le prétexte de rétablir l'ordre et non moins pillardes ; pirates infestant le Song-Koï et battant le golfe du Tonkin) la détermina à avoir recours à notre intervention. De ce rapprochement est sorti le traité du 15 mars 1874 qui nous a créé dans tout l'Annam une situation privilégiée et établi à notre bénéfice une sorte de protectorat. Ce traité a ouvert au commerce le Song-Koï ainsi que les trois ports de ce fleuve, Hanoï ou Kécho, Haïphong ou Ninh-Naï et Quinon ou Tinh-Naï ; il a, de plus, autorisé la France à établir des consuls dans un certain nombre de villes. Nous avons suffisamment insisté sur les clauses de ce traité dans nos précédents volumes pour qu'il soit utile d'y revenir. De même, nous avons montré par le menu avec quelle perfidie les Annamites ne cessèrent d'éluder l'exécution des engagements qu'ils avaient pris.

La Cour de Hué avait accepté notre protection et reconnu

notre droit d'immixtion légitime par la répression de troubles qui avaient éclaté au Tonkin. Néanmoins, le jour où Ly-Yung-Choï, avec ses bandes chinoises, vint ravager le pays et menacer l'empire d'Annam lui-même, au lieu de faire appel à la France, elle s'empressa de demander avec une sorte d'ostentation, le secours de la Chine. Elle annonçait son intention d'envoyer une ambassade en France avec mission de tout remettre en question. Elle faisait effectuer des travaux de fortification et armait en secret des bandes de *Pavillons noirs* avec les fusils que nous lui avions livrés en exécutoin des traités. A Hué, notre chargé d'affaires, réduit à l'impuissance, ne pouvait faire parvenir ses doléances jusqu'au souverain. Au mépris des conventions, Tu-Duc s'efforçait de nouer des relations avec des puissances européennes et de négocier avec le royaume de Siam.

Plus récemment, des villages chrétiens étaient pillés et incendiés, sans que les autorités annamites intervinssent; une nouvelle ambassade était envoyée en Chine, malgré nos protestations; Tu-Duc s'opposait avec persistance aux audiences privées; un sujet français Loï, était incarcéré et un employé de la légation arrêté et sequestré arbitrairement; la mission scientifique de M. Fuchs était arrêtée par les *Pavillons noirs*, qui continuaient à désoler le pays et que le ministre des relations intérieures avouait entretenir à sa solde « en considération de la soumission sincère de leur chef. » Enfin, les lignes de douane étaient multipliées malgré la convention formelle, qui n'en permettait qu'une. La piraterie, loin d'être combattue par la cour de Hué, était encouragée, aidée, stipendiée; le chef des *Pavillons noirs* recevait le titre de mandarin; la citadelle de Lao-Kaï lui était confiée, pour ne pas dire plus,

comme place de refuge. De là, une poignée de brigands, débris des anciens Taë-ping, infestaient tout le cours du fleuve Rouge, dont la libre navigation était stipulée pour le commerce du monde. L'existence de ces forbans permettait aux Annamites d'éluder le traité, puisque, d'une part, le transport des armes et munitions était interdit et que, de l'autre, l'entrée du fleuve pouvait être refusée tant que la navigation n'en était pas sûre.

« Les représentations les plus énergiques de la France sont restées impuissantes et l'arrogance succédait chez les Annamites aux obséquieuses promesses. Il fallait bien en finir. C'est dans ce but, c'est pour assurer la navigation du fleuve, refouler, atteindre et détruire une poignée de brigands, qu'il a été nécessaire de s'emparer de quelques points militaires. » Ce langage énergique était tenu par la *République française*, journal de M. Gambetta, sous le ministère duquel fut envoyé au gouverneur de la Cochinchine l'ordre d'entreprendre l'expédition dont nous allons donner le récit.

Conformément au traité, la France entretenait à Hanoï, capitale du Tonkin, une garnison de deux cents hommes d'infanterie de marine, destinée à assurer la sécurité de la navigation du Song-Koï ou Fleuve-Rouge. Différents indices avaient déterminé le gouverneur de la Cochinchine à faire renforcer cette garnison d'une autre compagnie. Des mandarins retranchés dans la citadelle, qu'ils occupaient, menaçaient les campements de nos troupes. Il fallait détruire ce repaire, qui pouvait devenir inquiétant. La prise d'Hanoï fut décidée.

Le 26 mars, à cinq heures du soir, l'aviso le *Parseval* et le transport le *Drac* quittaient Saïgon pour le Tonkin. D'après le *Temps*, au correspondant duquel ces rensei-

sures et les barbettes sont hérissées de canons de gros calibre, mais qui, privés de pivots, ne donnent qu'un tir à direction unique; de plus, les canonniers annamites sont les plus inhabiles canonniers du monde. Restaient les volées de mitraille, qu'il ne fallait pas mépriser, et les éléphants de guerre. Une charge de ces animaux n'est pas à dédaigner, et ils jetteraient la terreur dans les rangs de soldats moins aguerris que les nôtres. Dans des exercices qui se répètent deux fois par jour, les éléphants sont dressés à l'attaque de mannequins armés de simulacres de fusils et couverts de pétards qui éclatent sous leur trompe à brûle-pourpoint. Cela les pousse à se ruer en aveugles sur les mannequins, à les abattre avec fureur et à les fouler longtemps sous leurs pieds. »

Le commandant Rivière avait reçu pour instructions d'éviter toute lutte armée. Sa mission consistait plutôt à faire la police et à rétablir l'ordre. Mais les mandarins annamites, qui se croyaient invincibles dans leur grand ouvrage fermé, n'ayant pas voulu faire droit aux réclamations formulées par le commandant de l'expédition, dès le premier jour de son arrivée, l'attaque de la citadelle fut décidée pour le 25 avril.

A huit heures du matin, les canonnières la *Fanfare*, la *Massue* et la *Carabine* commencèrent un bombardement des plus énergiques. Une heure après, une pièce de position de douze, braquée sur la Porte de l'Est, tira dans cette direction, tandis que le feu des canons de quatre était dirigé sur la porte Nord, contre laquelle devait avoir lieu l'attaque principale. Ce ne fut pas sans peine que cette porte tomba en notre pouvoir; ses défenseurs l'avaient tellement barricadée au moyen d'énormes poutres, qu'il fallut plusieurs pétards pour faire sauter ces lourds obs-

tacles. L'artillerie légère, dirigée par M. Devittern, et qui ne tirait qu'à une centaine de mètres au plus, fit sauter la poudrière placée en arrière du bastion du nord-ouest et démonta les deux grosses pièces d'artillerie de ce dernier. Une fumée épaisse, s'élevant dans les airs de différents points de la citadelle, révéla des incendies; leur intensité ne tarda pas à jeter le désordre parmi les défenseurs. Nos feux de mousqueterie délogèrent ceux-ci des embrasures et de la berme qu'ils garnissaient avec leurs éléphants de guerre, au moment de notre apparition.

Deux colonnes d'attaque furent aussitôt formées. La première, en tête de laquelle marchaient le commandant en chef et les chefs de bataillon d'infanterie de marine Chanu et de Villers, s'ébranla à onze heures et quart. Quelques minutes après, les clairons sonnèrent l'assaut. Marins et soldats s'élancèrent alors dans l'intérieur de l'ouvrage par la porte Nord, qui fut bientôt sapée et défoncée, ainsi que par une brèche assez grande, ouverte sur la même face par nos obus.

MM. le lieutenant de vaisseau Thesmar et le capitaine d'infanterie Martin, à la tête de marins et de soldats armés de haches d'abordage, de revolvers et munis de quarante échelles, s'emparèrent du bastion nord-ouest, après s'être tous plongés résolument, jusqu'au-dessus de la ceinture, dans la vase et l'eau stagnante du fossé.

Lorsque cette petite colonne pénétra dans le palais du Tong-Dok, c'est-à-dire du gouverneur des provinces de Ninh-Binh et d'Hanoï, ce grand dignitaire venait de se pendre de désespoir. On décrocha cet infortuné, qui ne donnait déjà plus signe de vie. Le gouverneur particulier d'Hanoï fut arrêté fuyant. C'est à ce moment-là que le

chef des cornacs vint se constituer prisonnier, livrant au capitaine Martin ses éléphants de guerre, rendus aussi doux que des moutons.

Le mouvement de la seconde colonne n'avait été qu'une fausse attaque sur la porte de l'Est. Il n'en contribua pas moins à terrifier la garnison, qui s'enfuit par les portes que l'immense développement de la citadelle avait forcé de négliger.

Pendant l'action, le désordre était devenu indescriptible dans l'intérieur de la ville, où les Annamites livrèrent aux flammes 420 maisons derrière lesquelles étaient embusquées nos réserves. Tout ce qu'il y avait de bandits dans le pays s'était donné rendez-vous à Hanoï dans l'espoir d'un pillage. Et la nuit même de la prise de la citadelle, un groupe assez nombreux de Chinois osa se présenter devant la mission francaise pour la saccager. Mais ils rencontrèrent chez les miliciens une résistance à laquelle ils étaient loin de s'attendre. Deux d'entre eux, trop hardis, furent passés par les armes, à la grande satisfaction des marchands et des bourgeois. Heureusement pour la tranquillité publique, le grand juge Quan-An-Puche, parent du roi Tu-Duc, après s'être réfugié dans un village des environs, vint humblement et prudemment se présenter au commandant Henri Rivière. Cette soumission produisit un effet considérable sur l'esprit des Annamites. M. Rivière investit ce personnage du gouvernement civil et du commandement de la citadelle, dont une compagnie d'infanterie de marine occupait le réduit central, appelé dans le pays *Pagode de l'esprit du roi.*

Ainsi qu'on devait s'y attendre, les Annamites cherchèrent à construire des barrages sur le fleuve Rouge, pour nous empêcher de le remonter. Les canonnières la

Massue, la *Carabine* et le *Cuâ-Hac*, dérapèrent aussitôt pour s'y opposer. Ayant rencontré un barrage en construction près d'un passage très rétréci, appelé les « Bambous, » M. l'enseigne de vaisseau Chapelle débarqua avec un détachement de fusilliers marins, et brûla un village voisin dont les habitants paraissaient déterminés à faire résistance. Ce jeune officier requit ensuite tous les villageois des alentours, et, sans difficulté, il leur fit enlever les briques amoncelées depuis quelques jours sur les rives du fleuve pour l'obstruer.

Le nombre des Annamites tués ou blessés dans la journée du 25 avril, peut être évalué à 150. Quant à nos pertes, elles consistèrent en quelques hommes atteints par les projectiles ennemis et parmi lesquels le commandant de Villers, qui ne fut d'ailleurs que légèrement touché.

Une compagnie d'infanterie de marine, forte de cent hommes, et trente marins du *Tilsitt*, pour renforcer le corps expéditionnaire, furent laissés dans la citadelle dont le mandarin-gouverneur fut mis en liberté sur parole. Un de ses familiers, qui s'était permis d'invectiver et même de menacer le consul de France, fut sur le champ passé par les armes.

Par mesure de sûreté, le *Parseval* fut dirigé sur Tuaran, port le plus rapproché de Hué, et où résidaient plusieurs commerçants français.

Cet aviso alla ensuite, le 11 mai, débarquer à Haï-Phong les plénipotentiaires que le roi Tu-Duc avait accrédités auprès de nous avec la mission expresse de prévenir, tout le long du fleuve Rouge, le moindre acte d'hostilité contre la France, et de maintenir, en outre, le bon ordre dans toutes les localités que nous jugerions convenable de faire occuper par nos détachements.

Parmi ces dignitaires annamites, se trouvait le nouveau Tong-Dok. Ce fut avec la plus grande solennité possible que le commandant en chef fit procéder à l'installation de ce haut fonctionnaire qui avait été gouverneur d'une province limitrophe de la Chine, et que Tu-Duc croyait capable de réduire à l'impuissance les Pavillons Noirs. Ces aventuriers, — beaucoup plus braves que les gens du Tonkin, — bien que réunis en masse avant même notre arrivée, dans la forteresse de Song-Taï, à quarante-huit kilomètres de nos cantonnements, restèrent dans une immobilité entière.

Malgré les fortes chaleurs, et en attendant l'arrivée des renforts que l'insuffisance de ses armements rendait nécessaires, le commandant en chef fit élever par ses troupes autour des concessions françaises des ouvrages de fortifications destinés à former une base solide d'opérations et de ravitaillement indispensables pour avancer militairement dans le pays.

Intervention de la Chine. — Ces mesures étaient d'autant plus nécessaires que la Chine envoyait une armée pour revendiquer ses droits de suzeraineté et nous expulser du Tonkin. L'un des chefs de cette armée d'invasion, nommé Sahan-Ta-Kui, vint même établir son quartier général à un peu plus d'une journée de marche d'Hanoï. L'autre, appelé Oang-Kin, menaçait Haï-Phong. Après avoir séjourné pendant quelque temps dans notre voisinage, ces généraux se retirèrent l'un sur le Yunnam, l'autre sur Kuang-Si, laissant de petites garnisons dans plusieurs villes et gros bourgs du nord du Tonkin. L'attitude de la Chine, dont les troupes commettaient toutes sortes de déprédations sous prétexte de réquisitions, détermina notre gouvernement à adresser de sévères instruc-

tions au commandant Rivière, lui enjoignant de protester, toutes les fois que l'occasion s'en présenterait, contre l'immixtion du Fils du Ciel ou de ses agents dans nos affaires du Tonkin. Le commandant en chef devait traiter, dès lors, en ennemis déclarés tous les Asiatiques, appartenant à des corps réguliers ou non, qui ne craindraient pas de se mettre à la traverse de nos opérations, de quelque nature qu'elles pussent être. Il devait faire arrêter et diriger aussitôt que possible sur Saïgon, et par les voies les plus rapides, toute personne publiquement revêtue d'un uniforme distinctif de l'armée chinoise. Quant aux Pavillons noirs, comme ils s'étaient placés eux-mêmes en dehors du droit des gens, en se dénationalisant de leur plein gré, rien n'obligeait à les traiter avec la même mansuétude.

Plan du commandant Rivière. — Voulant se bien rendre compte des dispositions des Annamites, des intentions des Chinois, et aussi pour étudier les ressources du pays, le commandant Rivière envoya la canonnière la *Fanfare* en exploration du côté de Nam-Dinh. L'objectif de nos opérations, dans le cas où il nous aurait fallu les reprendre, aurait été en effet notre installation dans les villes de Nam-Dinh [1], Nim-Binh, clefs du Tonkin méridional. Mais tant qu'il n'aurait pas reçu les renforts demandés, le commandant de l'expédition était condamné à une attitude expectante. Le 30 novembre, la canonnière le *Léopard* appareillait d'Hanoï pour remplacer la *Fanfare* dans sa mission et montrer le pavillon tricolore dans les principales voies fluviales du Delta.

Le commandant en chef se proposait, avec les renforts qu'il ne cessait de demander et qu'il attendait avec

(1) Nam-Dinh a été pris, le 27 mars 1883. La garnison française bloquée depuis deux mois par l'ennemi, opéra une brillante sortie, le 26 juillet 1883.

impatience, d'exécuter une reconnaissance sur la rivière Noire. M. Rivière espérait les meilleurs résultats de cette expédition qui devait lui faire connaître la nature des rapports des populations annamites avec les Laotiens. Sa situation dans le cœur d'un pays infesté de brigands, entouré de tous côtés de troupes chinoises n'attendant qu'un moment favorable pour l'envelopper, pouvait devenir très-critique[1]. Malgré ses demandes réitérées, nul renfort ne lui était envoyé. Heureusement que la Chine rappela soudain son armée pour l'envoyer combattre une insurrection qui avait éclaté dans la province du Kuang-Si.

Projet du gouvernement. — En France, l'opinion, absorbée par les événements d'Egypte, ne suivait qu'avec une attention distraite ce qui se passait en Indo-Chine. C'est seulement au mois de novembre que M. le vice-amiral Jauréguiberry, ministre de la marine, prépara un projet de demande de crédit aux Chambres pour entreprendre une nouvelle expédition dans le Tonkin. Une partie du crédit, fixé d'abord à onze millions, puis réduit par le conseil des ministres, à neuf, était destinée à renforcer, par la constitution d'un corps expéditionnaire exclusivement composé d'infanterie de marine, le détachement placé sous les ordres du commandant Rivière ; une autre partie devait servir à fortifier la ville d'Hanoï. D'après les *Tablettes des Deux-Charentes*, le plan du gouvernement consistait à balayer le Song-Koï des pirates

(1) La crainte que nous exprimions, au moment où nous écrivions ces lignes, s'est transformée depuis en une triste réalité. Le 19 mai 1883, dans une sortie effectuée à Hanoï, sous son commandement, le commandant Rivière tomba dans une embuscade sur la route de Song-Taï, près de l'endroit où périt l'infortuné Garnier. Le commandant Rivière fut tué avec 4 autres officiers, 11 soldats d'infanterie de marine et 18 marins, en voulant sauver les canons de montagne qui étaient en tête de la colonne. Dans cette fatale escarmouche, 7 officiers, 24 marins et 20 soldats furent blessés.

chinois qui l'infestent, à pousser une pointe dans le pays, et à occuper fortement les citadelles de Song-Taï, Hong-Hoa, Taï-Nhugen, Nam-Dinh, Binh-Dinh, après avoir détruit le repère des *Pavillons noirs*, Lao-Kaï. La force du corps expéditionnaire nécessaire pour ces opérations, était évaluée à 3,000 hommes. Mais des discussions s'élevèrent, dans le conseil des ministres, et sur le commandement à donner à ce corps, et sur sa composition, et sur son effectif qui fut jugé trop élevé, et sur le crédit qu'on trouvait exagéré. Certains députés voulurent adjoindre un commissaire civil à l'officier-général qui serait chargé de l'expédition. Ces difficultés se compliquèrent au point que l'amiral Jauréguiberry, cédant à un accès d'irritation, offrit sa démission en plein conseil.

Ainsi donc, cette expédition depuis si longtemps réclamée par ceux qui ont souci du développement de l'influence française à l'extérieur, était de nouveau différée(1). Le sou-

(1) La nouvelle de notre échec du 19 mai 1883 précipita les opérations. Le parlement vota à l'unanimité les crédits nécessaires pour l'envoi de renforts. Le général Bouët prit le commandement des troupes de terre. Nous livrons, le 19 juillet 1883, un brillant combat à Cangïaï, près de Nam-Dinh ; l'ennemi perd 6 canons et environ 1,000 hommes. Le 23 août, la flotte opère un heureux débarquement près de Hué. Après un vigoureux bombardement, nos marins s'emparent des forts commandant la capitale de l'Annam. Le traité de Hué, du 25 août, consacre notre protectorat sur l'Annam. Lés 2 et 3 septembre, heureux combat à Pallan. A la suite de démélés qui s'étaient élevés entre le commissaire supérieur au Tonkin, M. Harmand, médecin de la marine, et le général Bouët, ce dernier fut relevé de son commandement et envoyé en mission en France, et le 18 octobre, le contre-amiral Courbet, commandant en chef de la division des mers de Chine, prit la direction des affaires du Tonkin. Le 21, le colonel Badens, de l'infanterie de marine, s'emparait, avec 20 hommes des canonnières *Pluvier* et *Léopard*, de la citadelle de Ninh-Binh et de celle de Phunoï. Au mois de novembre 1883, notre situation était la suivante : Nous occupions Haïphong ainsi que toutes les places-fortes du bas Delta : Hanoï, Haï-Dzuong, Quang-Yen, Nam-Dinh et Ninh-Binh. Nos canonnières remontaient librement le Song-Koï. Nous avions la route ouverte sur Song-Taï et Pallan. Dans le haut pays, pour consolider notre occupation du Delta, il y avait d'abord à enlever les lignes défendues par les Pavillons Noirs, à réduire les citadelles de Song-Taï et de Bac-Ninh, et, plus tard, celle de Hong-Hoa. Le 7 novembre, on apprend que la Chine concentre des forces considérables à Bac-Ninh. Le 13, la garnison d'Haï-Dzuong, repousse une attaque de l'ennemi.

venir des charges léguées au Trésor par l'expédition de Tunisie et la crainte d'un conflit avec la Chine, ne furent pas étrangers à cet ajournement.

La presse anglaise et l'expédition du Tonkin. — On aurait pu croire que la prise d'Hanoï par nos troupes et notre intention d'entreprendre une expédition soulèveraient, dès le principe, d'ardentes protestations dans la presse anglaise [4]. Il n'en a rien été. Il est vrai qu'au moment où nos soldats s'emparaient de la citadelle d'Hanoï, les Anglais étaient eux-mêmes gravement occupés en Égypte et qu'il était de leur intérêt de nous ménager. Interrogé à la Chambre des lords sur l'occupation de la capitale tonkinoise, lord Kimberley, ministre des colonies, répondit que l'acte du gouvernement français était pleinement justifié par la conduite des autorités annamites et qu'il ne pouvait inspirer aucune inquiétude au commerce et aux intérêts des sujets britanniques dans l'Indo-Chine.

Le ministre anglais entendait-il dire par ce langage que la France s'étant engagée par les traités passés avec la cour de Hué à ouvrir le Song-Koï au commerce européen, ses compatriotes ne pouvaient que voir d'un bon œil cette puissance leur préparer une nouvelle occasion de retirer les marrons du feu. Sans vouloir faire plus d'ironie qu'il

(4) Nous verrons, dans notre prochain volume, que cette attitude relativement modérée de la presse anglaise, ne fut pas longtemps observée surtout de la part des journaux métropolitains. Débarrassés de leurs soucis en Egypte et enhardis par les marques de faiblesse que nous avions données, nos bons amis les Anglais, menèrent dans leurs journaux une campagne d'intimidations, de menaces, de récriminations, d'invectives et parfois même d'injures, qui, mieux que toutes autres preuves, montre le dépit qu'ils éprouvèrent à nous voir entreprendre l'expédition du Tonkin et donne la mesure de l'intérêt qu'il y a pour nous à persévérer dans cette politique. Il est triste d'avoir à constater que, dans ce concert d'outrages adressés à notre pays, la plupart des journaux français de droite et d'extrême gauche se sont signalés par une passion dépassant celle des journaux anglais les plus renommés pour leur gallophobie.

convient, ne risquons-nous pas, en effet, de travailler au Tonkin, comme à Suez et ailleurs, pour nos « bons amis les Anglais. » Et ne serait-ce pas pour être mieux en position de profiter des débouchés commerciaux que nous nous proposions d'ouvrir, qu'ils se sont emparés en 1881, presque en face du golfe de Tonkin, du nord de l'île de Bornéo [1] ? Le journal l'*Economist* ne cachait pas sa manière de penser à cet égard. « Nous n'avons, disait cette feuille, aucun intérêt au Tonkin et aucune raison pour déplorer, soit le succès, soit l'échec de la France dans cette partie du monde. Les Français, s'ils possèdent le Tonkin, ouvriront un débouché vers la Chine occidentale, *très avantageux à notre commerce*, et il n'est guère probable qu'ils soient capables de fonder au Tonkin une colonie assez puissante pour inquiéter l'Angleterre dans les eaux chinoises. Il n'ont, du reste, jamais réussi dans ces sortes d'entreprises et ne réussiront pas davantage aujourd'hui, par la raison qui a déterminé leur échec aux Indes. Ils ne pourront poursuivre la réalisation de ces entreprises avec esprit de suite, faute de confiance. Les Français d'une certaine notoriété élaborent de vastes plans de colonisation, et certaines classes de la société française admirent et encouragent ces efforts ; mais le peuple lui-même reste froid; et quand il s'agit de lui demander de lourds sacrifices, pour couronner ces efforts, il manifeste une modération qui frise la répugnance. »

Ce jugement est aussi formel que sévère. L'indifférence qu'il affecte peut paraître suspecte, surtout si on le rap-

(1) Voir *Année Maritime* de 1881, page 121. — Il ne faudrait pas nous étonner si l'Angleterre exigeait de la Chine, pour prix de ses bons offices, la cession de l'île d'Haï-Nam, située à l'entrée même du golfe du Tonkin.

proche d'un article postérieur du même journal, dont le but était visiblement de détourner la France, en essayant de l'effrayer, de l'expédition projetée.

« Ou bien la France sera victorieuse, disait l'*Economist*, ou elle sera vaincue. Si elle est victorieuse, elle dictera à la Chine des conditions de paix très dures et peut-être livrera l'empire à l'anarchie, ce qui nuirait considérablement à une des branches les plus importantes du commerce britannique; si, au contraire, elle est vaincue, ce qui est très-possible, car les Chinois ont des armes de précision, une belle armée et un bon général, il arrivera de deux choses l'une : ou bien la Chine, enhardie par le succès, appliquera à tous les Européens son système d'exclusion et provoquera une guerre avec l'Angleterre; ou bien les Français appelleront à leur secours la Russie, laquelle serait trop heureuse de profiter de l'occasion d'intervenir. Une guerre franco-russe contre la Chine serait formidable pour cet empire et entraînerait ou une paix imposée qui affaiblirait outre mesure le pouvoir central, ou la continuation de la lutte, qui dégénérerait bientôt en une guerre ouverte entre les races jaune et blanche, et menacerait toutes les puissances entretenant des relations commerciales avec le Céleste-Empire. »

C'était le même épouvantail qu'agitait, la même tactique que pratiquait le *Standard*, en disant qu'il vaudrait mieux que la France prît conseil de « ses véritables amis » (!) et qu'elle s'arrêtât dans la voie d'une entreprise aventureuse. « Sans colons européens, il est dangereux pour une seule puissance européenne d'entrer en guerre avec la Chine, sur laquelle on ne saurait jamais remporter une victoire complète, tandis que, si l'on subissait une

défaite, ce serait un désastre pour toutes les nations civilisées. Jusqu'à présent, la France n'a subi aucune perte, ni d'honneur ni d'argent. Elle perdra les deux avant d'avoir pu détacher de la Chine un seul vassal et d'être parvenue à obtenir *un nouveau traité de commerce auquel répugnent les sentiments unanimes de l'Empire Céleste.* »

Le *North China Daily News*, journal anglais de Shanghaï, mieux placé pour bien juger les choses, n'était pas du même avis. Dans un article sur le Tonkin, fort intéressant d'ailleurs et contenant une appréciation exacte de la situation, cette feuille locale disait :

« Si les Français avaient, dès le début, adopté des mesures radicales, et fait une démonstration plus considérable, il est probable qu'ils ne se seraient jamais trouvés dans l'embarras où ils sont maintenant. Mais il n'est pas trop tard, pour frapper un coup décisif, tandis qu'il est beaucoup trop tard, soit pour se retirer, soit pour continuer une politique oscillante. L'attitude des Tonkinois aura nécessairement une grande influence ; d'après ce que l'on sait, *elle parait-être décidément en faveur de la France.* Les mandarins de Hué, sont cruels et rapaces ; les soi-disant libérateurs chinois sont arrivés comme une bande de voleurs, prêts à faire cause commune avec les pirates. Sans contredit, dans ces circonstances, la partie est actuellement gagnée par la France ; toute indécision amoindrirait son prestige dans l'extrême Orient d'une façon presque irréparable, et avec son prestige, ses intérêts politiques et commerciaux. Il est certain que la France a adopté depuis quelque temps une politique plus nette qu'autrefois en ce qui concerne ses interêts dans l'Asie orientale ; elle cherche l'extension du commerce français en Chine, au Japon, en Corée. Le Tonkin, d'autre part, va devenir bientôt un pays important au point de vue des échanges commerciaux. Il est temps que la question de la suzeraineté de la Chine sur ces provinces extérieures à ses frontières soit réglée une fois pour toutes. Les gouvernements étrangers ne peuvent pas être arrêtés par cette prétention monstrueuse, véritable anachronisme. Que la Chine considère le Tonkin comme une barrière utile en avant de sa fron-

tière Sud-Ouest, c'est admissible; mais nous persistons à penser que la meilleure des défenses pour la Chine de ce côté serait la pacification de ses propres frontières. La France *n'est pas la seule puissance* qui ait des intérêts au Tonkin et qui puisse se plaindre si l'anarchie venait à menacer la sécurité de ses intérêts dans ce pays. »

Ainsi, nous étions avertis par *nos véritables ennemis*. Si nous faisions l'expédition, les Anglais chercheraient à en recueillir les fruits. Si nous ne nous pressions pas, ils se chargeraient de la faire à leurs frais, comme en Egypte.

La vérité, malheureusement, est que nous étions exposés à l'une et à l'autre de ces éventualités. En 1876, malgré tous les efforts déployés par notre gouvernement, le commerce français n'avait pas encore su profiter des avantages qu'on avait cherché à lui faire. Des rapports officiels ont constaté que des navires anglais et allemands ont seuls montré leurs couleurs dans les eaux du Song-Koï.

Richesse minière du Tonkin. — Nous avons insisté, à plusieurs reprises, sur les avantages que présenterait pour notre commerce, la liberté du Song-Koï, reconnu navigable jusqu'en Chine. Les résultats de la mission scientifique effectuée au Tonkin, à la demande du gouverneur de la Cochinchine, par M. Edmond Fuchs, ingénieur en chef des mines, assisté de M. Saladin, font ressortir avec plus d'éclat les profits que promet l'exploitation de cette riche contrée. D'après le rapport lu par ce spécialiste, à la séance de la Société de géographie du 2 mars 1882, le sol du Tonkin présente de grands bassins à fond schisteux où se sont déposés les matériaux destinés à devenir des houilles. Entre les schistes et la houille, on rencontre parfois des masses énormes de calcaire métamorphique; ce

sont de beaux marbres noirs, en tout semblables à ceux de Givet et du Boulonais. Enfin, au-dessus du terrain houiller, s'étagent des couches puissantes de grès analogues à celles des Vosges ou de la Thuringe.

M. Fuchs a signalé une grande abondance de minerai de fer situé sous la houille ou mélangé avec elle. Il n'est utilisé par les gens du pays que d'une manière tout à fait primitive. Il y a là pour l'avenir une ressource industrielle de premier ordre. Mais la plus importante de ces ressources, d'une exploitation facile, d'un rapport immédiat et certain, est fournie par les dépôts houillers (1). Sur les bords du golfe du Tonkin existent de grands bassins houillers dont la superficie est comparable à celle de nos plus grands bassins français. L'un d'entre eux a été suivi sur une longueur de plus de 100 kilomètres. Trois groupes de couches houillères ont été reconnus. L'épaisseur utile en charbon dépasse une dizaine de mètres, ce qui met les mines du Tonkin au niveau des meilleures. Le bassin le plus abordable est situé dans la baie de Hong-gâa; on pourrait le relier à la côte par une série de petites voies ferrées et créer là pour les navires un centre d'alimentation qui serait très fréquenté et très apprécié; qu'on songe, en effet, que dans les mers de l'Extrême Orient les approvisionnements en charbon sont fournis par l'Australie et le Japon.

L'analyse chimique et l'essai pratique des charbons du Tonkin a eu pour résultat de les distribuer en deux classes : 1° les charbons demi-gras, laissant après combustion des cendres très pures ; 2° les houilles sèches à lon-

(1) Des reconnaissances sur les gîtes de charbon du Tonkin avaient déjà été exécutées par des officiers de la marine française, notamment par MM. d'Arfeuille, Escudier et Thomazi. Mais la topographie exacte et surtout l'étendue des affleurements n'étaient pas connues.

gue flamme, renfermant 38 0/0 de matières volatiles, s'allumant avec une trés grande facilité. Au point de vue pratique, les charbons demi-gras ont donné de bons résultats, analogues à ceux de la fosse de Denain (2 kilogrammes par cheval de force et par heure). Nous le répétons, la nature a mis là à notre disposition des matériaux précieux pour le développement de notre colonie et l'accroissement de notre influence dans l'Extrême Orient.

M. Fuchs a recherché aussi, mais avec peu de succès, à cause du mauvais vouloir des mandarins, les gisements de cuivre, de plomb et d'étain. Il a trouvé dans le delta du Tonkin un gîte aurifère d'une certaine importance. L'or y est roulé dans le sable des rivières et provient de filons quartzeux, où il existe en moyenne dans la proportion de 30 grammes par tonne. Il est assez difficile de prévoir quel serait le résultat de l'exploitation. Le gouvernement français, ayant demandé au roi Norodon la concession de ces terrains, a reçu cette curieuse réponse :

« Dans cette contrée, il existe au-dessous de la superficie visible du sol un énorme dragon, gardien des trésors souterrains. Tout ce qui tend à pénétrer dans les entrailles du sol est une atteinte portée à l'épiderme du dragon, qui se venge des coups qu'il recoit en les rendant avec usure à la famille royale. Vous voyez qu'il nous est impossible, sans nous exposer aux plus affreuses calamités, de vous livrer le terrain en question. »

On mesurera l'importance de la découverte de houilles dans le Tonkin, lorsqu'on saura que le charbon, dans ces parages, se vend jusqu'à 120 fr. la tonne.

Indépendamment de la houille, le Tonkin est riche de bien d'autres produits naturels. Le sol recèlerait des mines d'or, dont la richesse est à déterminer,

principalement sur les frontières du Yunnam. Le *Journal des Chambres de Commerce* affirmait que, sous le rapport de la production aurifère, le Tonkin peut rivaliser avec l'Australie et la Californie. Indépendamment des mines, tous les cours d'eau qui descendent du Thibet, roulent des paillettes d'or, principalement la rivière Noire, dans la vallée de Pho'ré où l'on trouve des sables aurifères. Le Tonkin est également très riche en mines d'argent, de cuivre, d'étain, de zinc, de marbre, de plomb, de fer, de bismuth.

Produits agricoles du Tonkin. — Le delta du Song-Koï et les provinces méridionales produisent le *riz* en abondance; il s'en fait deux récoltes par an. Sans les entraves du gouvernement annamite, cette production pourrait être augmentée et fournir à l'exportation, dont elle est le principal article, des milliers de tonnes chaque année. L'Annam ne peut vivre sans le riz du Tonkin. La configuration géographique du pays rend difficiles, sinon impossibles, les communications par terre entre l'Empire du Milieu et les provinces du nord. Si on reste maître de la mer, on empêche la sortie du riz, on affame la cour de Hué.

La *canne à sucre* est cultivée partout au Tonkin. La production du sucre serait illimitée sous une plus grande impulsion. Les procédés de fabrication y sont encore à l'état primitif, et cependant cette industrie procure des bénéfices relativement considérables. « Sur les collines qui avoisinent la vallée du Song-Koï et de ses affluents, on pourrait établir d'immenses plantations de *caféiers* et de *cacaoiers*. Des essais ont été faits et ont donné de magnifiques résultats. La facilité de se procurer des bras, le prix minime de la main d'œuvre

(0 fr. 30 par jour) et des terres, permettraient d'établir ces plantations à peu de frais.

Le Tonkin produit encore du *coton*, du *thé*, du *tabac*, de la *cannelle*, de l'*indigo*, du *suif végétal*, du *ricin*, l'*arbre à vernis*, l'*essence de badiane* ou *huile d'anis étoilé*, et une foule de plantes aromatiques et pharmaceutiques.

Les belles forêts couvrant les montagnes produisent des bois excellents pour les constructions navales et l'ébénisterie : le *teck*, le *bois de fer*, l'*érable*, le *bois de santal*, le *bois de rose*, d'*ébène*, le *capan*, etc.

Le règne animal présente au Tonkin la plupart de nos animaux domestiques, sauf le mouton et l'âne. Les montagnes recèlent d'immenses troupeaux de bœufs et de buffles ; les porcs abondent partout et leur chair est très estimée. Poules, canards, oies et pigeons fourmillent dans tous les villages. Le *musc* est très apprécié. Parmi les oiseaux, il en est de très beaux, dont les *plumes* sont recherchées pour les parures. Signalons encore l'*écaille*, la *nacre*, la cire, et principalement la soie. L'industrie séricole est appelée à prendre de très grands développements au Tonkin. Les soies grèges, bien que mal filées, donnaient lieu autrefois à une exportation de 10 millions.

Climat, population du Tonkin.— Comme on le voit, ces nombreux produits peuvent servir d'aliment à un mouvement d'échanges des plus fructueux. Le climat du Tonkin est bien préférable à celui de la Cochinchine. La population est douce, sympathique. Certaines évaluations la portent jusqu'à 15 millions d'habitants ; les plus faibles ne descendent pas au-dessous de 7 millions. Les Chinois resteront les intermédiaires forcés du commerce

avec le Yunnam. Les missionnaires estiment à 400,000 le nombre des chrétiens au Tonkin.

La navigation du Song-Koï. — D'après les évaluations de M. Dupuis, le fleuve Rouge et la mer une fois purgés des pirates, la valeur des importations et des exportations par la vallée du Tonkin dépassera sûrement 300,000,000 francs, ce qui constituerait pour le fisc, et de ce seul fait, un revenu annuel de 15,000,000 de francs, si l'on admet un droit *ad valorem* de 5 0/0

Malgré son régime torrentiel, malgré les rapides qui accidentent son cours, le Song-Koï est navigable toute l'année jusqu'au delà de la frontière chinoise. Cependant, un navire européen ne pourrait pas arriver jusqu'au Yunnam ; il devrait s'arrêter à Haïphong. Une simple canonnière ne dépasserait pas Hanoï, même dans la saison des hautes eaux (mars à octobre). Des bateaux à vapeur, à roues, à fond-plat, d'un tirant d'eau de 80 à 90 centimètres, munis de machines capables de leur faire refouler au besoin un courant de six nœuds, que la vitesse des rapides les plus dangereux ne dépasse jamais, remplaceraient avantageusement les jonques chinoises qui vont jusqu'à Mang-Hao, poste militaire situé à la frontière chinoise, emportant au Yunnam du sel et autres articles et en rapportant du cuivre, de l'étain, des bois odoriférants et des produits pharmaceutiques. Les jonques mettent vingt jours environ pour remonter le Song-Koï jusqu'aux rapides. Pendant quatre mois de l'année, le niveau est de 1 mètre 50 et de 0 mètre 70 pendant les basses eaux.

Nécessité de l'expédition du Tonkin. — On voit, par les détails qui précèdent, que l'expédition du Tonkin

s'imposait pour la France. Cette expédition n'était pas, d'ailleurs, difficile à exécuter. Afin de frapper les Annamites par notre modération et notre justice, il faudra répartir plus équitablement les impôts et en assurer la perception sous la haute direction de nos agents. Il faudra supprimer les douanes intérieures qui arrêtent le commerce, maintenir à Haïphong, à Nam-Dinh, à l'embouchure du Day et à Memkaï, des postes suffisants pour la perception des droits à l'exportation. Dès le début, il sera nécessaire de se procurer des moyens d'amener rapidement et économiquement à la mer les produits du Yunnam. Le Song Koï qui, au-delà de la rivière Claire, offre de grandes difficultés à la navigation, ne peut être considéré comme une voie suffisante ni surtout régulière, et il faudrait entreprendre sur la rive, la construction d'un chemin de fer sans nul doute peu coûteux. Le gouvernement de la Cochinchine a d'ailleurs fait faire des études préliminaires pour l'établissement d'une voie ferrée reliant Hanoï (1) à Haïphong. Ce ne serait que la première section du chemin de fer conduisant au Yunnam. Le chemin de fer de Haïphong à Hanoï aurait 100 kilomètres de parcours et donnerait lieu à une dépense de 8 à 10 millions pour lesquels la colonie de Cochinchine accorderait une garantie de 5 0/0 aux concessionnaires.

Les moyens préconisés par le commandant Rivière, indépendamment de l'action militaire immédiate et dont l'objectif était de chasser les pavillons noirs de Lao-Kaï ainsi que des trois autres postes — Tuan-Quan, Bao-Chang et Ba-Hoa — consistaient à faire exercer la police fluviale, principalement entre Song-Taï et la frontière chi-

(1) Le Commerce d'Hanoï avec le Yunnam par la voie du fleuve Rouge a été, en 1880, de 3,529,000 tx, à savoir : 1,369,000 tx à l'exportation et 2,160,000 tx à l'importation.

noise, où le courant est très puissant, par des bateaux spéciaux du genre de ceux dont nous avons parlé plus haut. « Si ces navires, disait le correspondant du *Temps*, étaient rattachés à un service public pouvant percevoir une rémunération fixée par des réglements, ils seraient très utiles au commerce en prenant à la remorque des trains formés de bateaux marchands amarrés à la file les uns des autres, qu'ils pourraient conduire jusqu'à Mang-Hao ».

Saïgon, par sa proximité des bouches du Song-Koï, offre un débouché facile et économique aux produits du Yunnam, qui allaient jusqu'alors chercher à Canton ou à Shang-Haï un marché tout à la fois lointain et onéreux. Le port d'Haï-Phong pourra faire une rude concurrence à celui de Hong-Kong, par l'entrepôt duquel passent tous les produits exportés du Tonkin.

L'expédition du Tonkin, qu'elle dût nous conduire au protectorat ou à la souveraineté et à l'annexion, devait se faire. Elle devait se faire, parce que l'opinion y était favorable, préparée, et parce qu'elle était nécessaire. Elle devait se faire parce qu'elle est le complément logique de notre établissement à Saïgon. Elle devait se faire, parce que nous redoutions que l'Angleterre et même l'Espagne ne nous supplantassent. Elle devait se faire enfin, parce qu'elle résolvait ce problème, depuis si longtemps étudié par les Anglais, de l'établissement d'une route commerciale, courte et facile, entre des pays tels que le Laos, le Thibet et le Sud-Ouest de la Chine, de manière à éviter la voie longue, difficile et coûteuse du Yang-Tsé-Kiang.

Puissions-nous être aussi fermement convaincu qu'elle ne sera pas une expédition uniquement militaire comme tant d'autres, ou qu'elle ne servira pas de prétexte à la

constitution de syndicats financiers formés d'agioteurs qui n'y verront qu'un prétexte à lancements d'affaires véreuses.

Espérons que le commerce et l'épargne sérieuse répondront à l'initiative du gouvernement, que notre marine marchande tiendra la corde dans le trafic du Song-Koï, dans le transit privilégié entre Hanoï et Saïgon, comme dans l'intercourse des ports de l'Extrême-Orient.

Espérons, enfin, que nous n'aurons pas travaillé pour d'autres et qu'on ne pourra pas dire de la France, comme de l'illustre Carthaginois : *Vincere scis, sed victoriâ uti nescis* !

La France à Madagascar. — Des complications et des troubles survenus à la suite de démélés entre notre consul et le gouvernement Hova, ont nécessité l'intervention des bâtiments de la station navale de la mer des Indes, ainsi que l'envoi d'une escadre spéciale dans les parages de Madagascar. Voici dans quelles circonstances:

Ainsi qu'on le sait, pendant plus de deux cents ans, de 1642 à 1862, Madagascar a été considérée comme une possession française, au même titre que la Réunion et la Martinique. Louis XIV concéda cette île pour dix ans à la Compagnie dite de l'Orient. En 1664, le même monarque concédait l'île à la Compagnie des Indes Orientales. La Convention et le Consulat y envoyèrent des missions. Prise par les Anglais en 1811, le traité de Paris la fit rentrer dans notre empire colonial. Dans l'acte d'acquisition des îles Nossi-Bé et Mayotte, signé en 1843, Louis-Philippe rappela les droits séculaires de la France, sur le reste de la Grânde Terre. En 1861, Radama II, successeur de la reine Ranavalo Ier, montait sur le trône des Hovas et cédait

à un Français nommé Lambert, des droits presque souverains pour l'exploitation minière et la colonisation des plus belles parties de l'île.

Les Anglais se sont appuyés pour contester à la France ses droits de premier occupant à Madagascar sur le traité du 16 mai 1862 passé entre Napoléon III et Radama. Par ce traité, le titre de roi de Madagascar était reconnu au chef des Hovas, en récompense de son dévouement à la France. La reconnaissance du titre de roi à un chef madécasse, qui avait toujours été attaché à la France, constituait un traitement de faveur, personnel, individuel, duquel on ne saurait inférer que la France ait renoncé, *ipso facto*, à ses droits sur la côte africaine. D'ailleurs, ce traité n'a été que *projeté* et non conclu, les ratifications nécessaires à sa validation n'ayant pas été échangées, par suite de la mort de Radama, qui fut assassiné à l'instigation de sa femme, Rabodo dite Rosahéry Mandjaka, laquelle lui succéda au trône. Radama, a-t-on dit, aurait été assassiné, en punition des avantages exorbitants qu'il voulait faire à la France. Ranavalo ne reconnut pas les conventions faites par son prédécesseur, mais cette répudiation ne pouvait s'appliquer qu'aux projets de traité pendants et non aux concessions faites à M. Lambert, lesquelles étaient dûment consommées et pour lesquelles il y avait eu contrat synallagmatique, engageant Radama et ses successeurs. On a prétendu aussi que la France avait renoncé elle-même à ses droits, parce que le traité du 8 août 1868 mentionne le titre de « reine de Madagascar. » Cette raison n'est pas plus solide que la précédente. Outre que la mention dont il s'agit n'implique nullement, en bonne logique, l'abandon des droits qui nous ont été reconnus en 1843 sur les

pays de Baly, de Souhalala, sur la baie de Passandava, sur Mayotte, sur Nossi-Bé et sur le territoire de l'Ankara, elle ne saurait non plus entraîner notre renonciation à nos droits sur le reste de l'île et encore moins annuler l'article 4 dudit traité ainsi conçu : « Les Français à Madagascar, jouiront d'une complète protection pour leurs personnes et leurs propriétés. Ils pourront, comme les sujets de la nation la plus favorisée, et en se conformant aux lois et réglements du pays, s'établir partout où ils le jugeront convenable, prendre à bail, acquérir toute espèce de biens meubles et immeubles, etc. »

C'est la violation de cette clause des conventions passées avec la reine Hova qui a engendré toutes les complications qui sont survenues. La reine Ranavalo promulgua une loi, dite loi 85, interdisant aux étrangers, sans distinction, le droit d'acquérir et de posséder des terres dans le royaume des Hovas. Notre consul, qui était alors M. Meyer, ayant protesté contre cette violation du traité, reçut cette réponse ironique : « C'est possible, mais si la loi défend aux Malgaches de vendre, elle ne défend pas aux Français d'acheter. »

A la suite de tournées effectuées par des missionnaires anglais dans le voisinage de Nossi-Bé et de visites faites par eux aux chefs indigènes de la côte nord-ouest qui reconnaissent notre souveraineté, ceux-ci envoyèrent des ambassadeurs à la reine Ranavalo-Manjaka, qui leur remit des pavillons hovas avec ordre de les arborer dans les états de leurs maîtres, c'est-à-dire sur des territoires protégés par le drapeau français. Les ambassadeurs intimidés exécutèrent les ordres qu'ils avaient reçus de la reine. Ils arborèrent le drapeau hova, notamment dans les états de Binao et de Mounza. Notre consul, M. Bau-

dais, adressa de nouvelles protestations au gouvernement, mais il n'en fut tenu aucun compte. La reine refusa même de l'entendre. Bientôt les choses en vinrent au point que sa sécurité fut menacée. Il dut se retirer de Tananarive et songer à regagner la côte (4 mai 1882) après avoir amené le pavillon consulaire, pour se placer sous la protection du *Forfait*, bâtiment de la station navale de la mer des Indes, qui était attendu à Tamatave pour la première quinzaine de juin.

La dépêche suivante, extraite du *Livre Jaune*, fait un tableau saisissant de la situation :

Tamatave, le 31 mai 1882.

A la date du 18, je vous faisais part de la surexcitation des esprits à Tananarive. Des émissaires faisaient des kabars (c'est ici le terme consacré), répandant le bruit que la France voulait prendre la terre de la reine, que son peuple ne le souffrirait jamais, qu'elle était souveraine de toute l'île sans restriction, etc., etc. Le 19, ces bruits prirent une consistance menaçante. J'appris que toute la nuit avait été occupée au palais à délibérer sur la situation, et les avis les plus extraordinaires y avaient été énoncés. On parlait de se débarrasser en une seule fois de tous les étrangers qui résident à Tananarive. Je n'ajoutais aucune foi à ces menaces, mais j'ai pu constater que j'étais soumis à une surveillance continuelle. Des gens étaient appostés à la porte du consulat, surveillant mes mouvements ; aussitôt que je sortais, le palais en était informé. Du reste, cette surveillance s'exerçait ouvertement. Mes courriers ordinaires, car ce sont habituellement les mêmes hommes que j'emploie, refusèrent de partir sous prétexte de maladie ; mais je vis que le véritable motif était une défense ou tout au moins une menace du gouvernement à leur égard. On cherchait à me priver de communications avec Tamatave. En effet, j'en fus privé pendant plusieurs jours. Les manifestations sinon hostiles au moins malveillantes augmentaient à mon égard. Si je sortais, on ne me saluait plus, et j'entendais des murmures. C'est à peine si je pouvais réussir à me faire faire place au milieu des groupes, qui autrefois s'écartaient à mon approche, me laissant un libre passage.

» Les bruits les plus absurdes se faisaient jour parmi cette population ; on prétendait que j'avais demandé, en plus de la moitié de Madagascar, Tamatave, Mazenga et l'abolition de l'esclavage, et que, par ce seul fait, j'allais ruiner tout le monde, la seule fortune ici consistant en esclaves. En faisant répandre ce bruit, le gouvernement savait bien ce qu'il faisait. Mettre en avant l'émancipation des esclaves, c'est rendre odieux à la population entière celui qui est censé l'émettre, c'est lui attirer toutes les haines. Le même bruit avait circulé en 1879, lors du départ de M. Cassas. Enfin, cette attitude devint tellement menaçante, que je pris le parti de quitter Tananarive, où ma présence ne pouvait être d'aucune utilité, puisque le gouvernement hova avait, depuis le 16, refusé de rien discuter avec moi. J'estimai qu'il n'était pas de la dignité du consul de France d'y séjourner plus longtemps. »

Le chancelier du consulat, M. Campan, qui était resté à Tananarive, se vit bientôt menacé gravement, ainsi que plusieurs de nos compatriotes. Dans la nuit du 5 au 6 juin, un placard était apposé à la porte du consulat, promettant de tuer M. Campan et de jeter son cadavre en pâture aux chiens. Ce placard, signé *l'Armée*, ameuta la foule qui le commentait avec violence ; le gouvernement hova ne fit enlever cette affiche que tardivement et ne répondit à la plainte du chancelier que par de vagues excuses, sans manifester le moindre regret de cette insulte au représentant de la France. D'autres placards semblables furent affichés plus tard sur les murs de maisons habitées par des Français. M. Campan reçut l'ordre d'amener le pavillon du consulat, qui flottait à Tananarive depuis 1862, et de revenir rejoindre son chef à Tamatave. (2 juillet.)

Pendant ce temps, le *Forfait* s'était rendu à la côte ouest (10 juin). Le capitaine de vaisseau Le Timbre, commandant de la station navale de la mer des Indes, qui donna les preuves, dans ces circonstances critiques, d'une grande énergie, fit enlever seulement les pavillons hova

plantés à Mahavanona et Behamarauza, sur un territoire protégé par la France depuis plus de quarante ans. « Quant aux autres, disait M. Baudais, placés dans des villages où il y avait, paraît-il, une garnison hova, le commandant n'a pas cru devoir s'en emparer. Il n'a pas voulu employer la force avant d'en avoir reçu de son ministre une autorisation spéciale. » Mais, de retour à Tamatave, le commandant du *Forfait* mit l'embargo sur un navire, le seul navire de guerre malgache, l'*Antananarivo*, qui avait apporté des troupes hovas sur différents points de la côte, en face de Nossi-Bé. Avec ces troupes, la reine Ranavalo prétendait poursuivre ses conquêtes sur les régions soumises à notre protectorat. Le commandant le Timbre excerçait, en outre, une surveillance active sur le débarquement de la cargaison du navire américain *Allen*, qu'il savait avoir à son bord des armes et des munitions de guerre destinées au gouvernement hova. En même temps, le commandant le Timbre priait le capitaine de la *Nièvre* de partir le plus rapidement possible à la recherche de l'un des éclaireurs de sa petite escadre, le *Vaudreuil*, qu'il voulait envoyer à Zanzibar, station télégraphique la plus proche, demander des ordres à Paris.

Une escadre française se forma, peu après, aux Seychelles et alla se mettre en observation devant Tamatave, le port de Tananarive, qui est la capitale de Madagascar. Elle se composait du *Forfait*, du *Bruat*, de la *Nièvre*, de la *Pique* et du *Vaudreuil*, sous les ordres du commandant le Timbre.

Sur ces entrefaites, le gouvernement hova décida l'envoi d'une « ambassade pour visiter le gouvernement de la République française ainsi que les autres gou-

vernements amis. » Mais cette fois encore il trouve moyen de marquer ses mauvais sentiments à l'égard de notre agent : c'est le ministre des affaires étrangères, au lieu du premier ministre, comme le voulait l'usage, qui fait cette communication, sans dire que lui-même était le chef de la mission et de quelles personnes elle était composée, tandis qu'il en informait les autres consuls. On voit que jusqu'au dernier moment les Hovas persistaient dans leur attitude impertinente. Tandis que l'ambassade hova voguait vers Marseille, le gouvernement de la reine Ranavalo, continuant ses empiétements sur les territoires placés sous notre protectorat, faisait paraître dans le *Madagascar Times*, son organe, des articles d'une extrême violence contre la France.

Arrivée à Paris vers la fin d'octobre 1882, l'ambassade hova se rendit auprès de notre gouvernement. A la suite d'une visite faite à M. Duclerc, elle fut mise en relations avec une commission chargée de poursuivre les négociations et dont les membres étaient MM. le vice-amiral Peyron, chef d'état-major du ministre de la marine, Decrais, directeur des affaires politiques, et Billot, directeur du contentieux au ministère des affaires étrangères.

Le Livre jaune ne contient pas les comptes-rendus des conférences ; on se rappelle, en effet, que celles-ci se terminèrent brusquement à la fin de novembre. Les procès-verbaux n'ayant pu être signés par les Hovas, ces documents n'ont par conséquent point le caractère authentique qui aurait permis de les insérer dans une publication officielle. Pour combler la lacune que présentait cette phase de l'affaire de Madagascar, le ministre des affaires étrangères communiqua aux Chambres, sous les numéros 23 à 28, six notes échangées entre nos commissaires et les ambassadeurs hovas.

Dans les deux premières pièces, les représentants de la reine Ranavalo exposent leurs arguments contre notre protectorat d'une partie de la grande île et contre la revendication du droit d'acquérir et de posséder des immeubles à Madagascar en vertu de l'article 4 du traité de 1868. Leur argumentation sur le premier point peut être résumée ainsi : le roi Radama Ier, qui a commencé son règne en 1810, et ses successeurs ont réuni toute l'île sous leur domination sans qu'aucune puissance étrangère ait jamais protesté, et les habitants des territoires sur lesquels nous revendiquons nos droits de protectorat rendent, depuis Ramada Ier, hommage au souverain de Madagascar; en outre, les traités de 1862 et de 1868 démontrent que la France a reconnu cette souveraineté intégrale de la Grande-Terre, puisqu'il n'y est pas fait mention de notre protectorat de la côte nord-ouest. Dans la seconde note, les questions d'intérêt privé sont abordées : en ce qui concerne le droit de propriété, il y est dit que l'article 4 du traité de 1868 ne l'accorde qu'en tant que les Français se conformeront aux lois et règlements du pays ; or, ceux-ci ont interdit de tout temps l'aliénation du sol aux étrangers, et la loi 85, dont notre consul se plaint, « n'a été que la confirmation et le rappel des usages et des traditions du pays. » Les ambassadeurs hovas proposent donc d'interpréter l'article 4 dans ce sens, que les Français et et les autres étrangers pourraient louer des immeubles à baux emphytéotiques de vingt-cinq ans et renouvelables.

Nos commissaires répondirent par la note suivante (pièce nº 25), qui jette un certain jour sur la manière dont étaient conduites les négociations :

Paris, novembre 1882.

Il résulte du contenu même de la note qui a été remise,

au début des pourparlers, par l'ambassade de la reine Ranavalo, aussi bien que de l'échange d'explications auquel elle a donné lieu dans la seconde conférence, que la discussion a été, d'un commun accord, limitée aux questions soulevées, soit par la violation de notre traité de 1868 avec la cour de Tananarive, soit par les prétentions du gouvernement hova sur certains territoires de la côte nord-ouest placés sous notre protectorat par des actes spéciaux et publics.

Tel est le terrain où l'on s'est maintenu de part et d'autre depuis l'ouverture des négociations, et, à l'issue de la dernière réunion, M. Decrais concluait ainsi : Que la reine Ranavalo fasse volontairement disparaître de la côte nord-ouest ses pavillons, garnisons et postes de douane, et qu'elle ne nous réduise pas à la pénible nécessité d'intervenir nous-mêmes pour protéger nos droits contestés, nos intérêts menacés. Ces gages une fois donnés, le gouvernement hova connaîtrait ce que vaut la générosité de la France, à laquelle la note remise par l'ambassade n'hésiterait pas à faire appel.

Or, dans une seconde note, qui paraît avoir pour objet de répondre aux idées formulées par le délégué du gouvernement de la République, les représentants de la reine Ranavalo ont cru devoir aborder tout un ordre nouveau de questions, c'est-à-dire les réclamations nées du pillage du *Touélé* et les difficultés soulevées par la succession Laborde.

Nous avons lieu d'être surpris de cette façon de procéder, que nous ne saurions accepter, notre intention explicite ayant toujours été de réserver la discussion des questions d'intérêt privé, d'ordre purement contentieux, tant que l'accord ne se serait pas fait sur les deux points qui intéressent nos relations politiques avec le gouvernement hova.

Nous ne saurions davantage suivre les envoyés de la reine sur le terrain où ils ont cru devoir se placer, dans leur dernière communication, en ce qui concerne le règlement des difficultés relatives à la côte nord-ouest. Après les déclarations qui ont été faites par M. Decrais, dans la seconde conférence, et en présence des termes dans lesquels elles ont posé la question, le compromis suggéré par les représentants de la reine ne peut être considéré par nous que comme une fin de non-recevoir qui serait de nature à mettre en cause, à nos yeux, les dispositions mêmes des négociateurs, et si là devaient se borner les satisfactions que nous sommes en droit d'attendre, sur ce point, du gouvernement hova, nous nous trouverions, à notre grand regret et quelle que pût être la sincérité de nos intentions amicales à l'égard du gouver-

nement et du peuple hovas, dans la pénible nécessité de pourvoir par nous-mêmes à la protection de nos droits et de nos intérêts.

Les Hovas répliquèrent (pièce n° 26) qu'en ce qui concerne « la disparition volontaire, d'ordre de S. M. la reine Ranavalo-Manjaka, de ses pavillons, garnisons et postes de douane sur la côte nord-ouest « ils s'engageaient » à se conformer au désir exprimé par le gouvernement français, puisque le gouvernement leur notifiait l'existence et le maintien de ses traités particuliers avec les chefs de la côte ». C'était une concession importante et bien faite pour faire augurer l'heureuse issue des négociations. Relativement au droit de propriété, les ambassadeurs persistaient, il est vrai, dans leur système de baux emphytéotiques à longue échéance, renouvelables avec des garanties certaines. Puis, promettant de régler par voie consulaire et favorablement aux Français les affaires d'intérêt privé, ils demandaient que le gouvernement de la République déclarât qu'il n'avait pas l'intention de s'emparer de Madagascar, mais qu'il aiderait au contraire celui de la reine dans la voie du progrès et de la civilisation.

Par une note en date du 25 novembre (pièce n° 27), les négociateurs français formulèrent à leur tour leurs conclusions : ils y donnaient acte aux ambassadeurs de l'engagement pris par eux de faire disparaître dans un délai de six mois les pavillons et postes hovas de la côte nord-ouest ; ils acceptaient l'offre de remplacer le droit de propriété des Français par des baux emphytéotiques renouvelables et garantis mais pouvant avoir une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, au lieu de vingt-cinq que l'on proposait. En échange, ils ne faisaient pas difficulté de déclarer que la France n'entendait point « s'emparer de Madasgascar » et était prête à seconder les Hovas dans la voie du progrès et de la civilisation Ils ajoutaient : C'est ainsi que, sous réserve de ses droits, le gouvernement de la République consent à ce que les postes militaires hovas ne soient point remplacés actuellement par des postes français ». Enfin, les plénipotentiaires de la reine étaient invités à signer la note « pour qu'elle soit considérée comme étant également agréée par le gouvernement hova et faisant loi pour les deux parties. »

On pouvait croire tout terminé; mais on comptait sans la mauvaise foi des Malgaches. Au lieu d'accéder à la proposition de nos commissaires, ces indigènes déclarèrent (pièce n° 28) qu'ils se refusaient à ce qu'il fut fait mention des

droits généraux de la France à Madagascar, disant « qu'ils n'étaient pas munis de pouvoirs concernant cela ». En outre, ils refusaient péremptoirement d'accorder aux baux une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, s'obstinant à maintenir celle de ving-cinq ans renouvelable par trois fois. Dans ces conditions, il n'y avait qu'une chose à faire : rompre les négociations. On sait que M. Duclerc n'y a pas manqué, et qu'après une dernière entrevue les ambassadeurs hovas partirent brusquement pour l'Angleterre, où ils pensaient trouver un appui ou tout au moins des avocats.

Hostilité anglaise. — Le gouvernement anglais se montra peu disposé à appuyer les prétentions des envoyés malgaches, mais la presse britannique, s'emparant de la question, se livra à de véhémentes attaques contre la France dont elle qualifiait les projets à Madagascar de « cyniques ». Un comité de protestation se forma sous le nom de *Comité de Madagascar*.

On sait que c'est un procédé systématique chez les Anglais de toujours protester contre les intentions ou les entreprises des autres nations quand ces entreprises ne doivent rien leur rapporter. On ne s'en émut pas autrement en France. Au fond, la tactique de l'Angleterre, dans l'affaire de Madagascar, était de faire de son abstention la rançon de notre adhésion à sa politique en Egypte. Pour donner plus de corps, plus d'apparence à leurs griefs, les journaux joignirent les questions du Congo, du Tonkin, de Tunisie à celle de Madagascar. Ils crièrent bien haut comme si les « intérêts britanniques » étaient réellement lésés, afin de nous effrayer et de nous déterminer à ratifier leur conduite sur les bords du Nil. Mais M. Duclerc, notre ministre des affaires étrangères, déjoua cette tactique en isolant chacune des questions pour les traiter séparément

Nous devions rencontrer l'hostilité anglaise à Madagascar, comme nous l'avons rencontrée à Tunis, au Caire,

au Tonkin, à Terre-Neuve, partout où nous avons voulu défendre énergiquement nos droits. — Du reste, dans cette affaire de Madagascar, du commencement à la fin, notre véritable adversaire a été bien moins le peuple hova que son conseiller intime le consul anglais. C'est la politique tortueuse des Anglais qui, sous le couvert des autorités indigènes, a cherché à nous disputer les avantages dont nous jouissions légitimement sur les régions de la côte nord-ouest habitées par les Sakalaves et à nous évincer de l'île. La rupture de nos relations diplomatiques avec Ranavalo ne doit pas être attribuée à une autre cause. Ce sont les missionnaires méthodistes, meneurs à la solde de l'Angleterre, et d'autres sectaires de ces associations bibliques anglicanes répandues sur tout le globe, et à Madagascar en particulier « pour le plus grand développemsnt des idées et des intérêts britanniques », qui ont excité les chefs indigènes à planter le drapeau hova sur le territoire soumis à notre protectorat. Il n'est pas jusqu'à l'envoi de de l'ambassade, dont l'objectif était bien plus Londres que Paris, jusqu'à cette proposition de baux emphythéotiques, idée éminemment anglaise, et jusqu'à la demande d'un engagement de la France à ne pas s'emparer de Madagascar, qui ne trahissent l'influence occulte de nos voisins d'Outre-Manche.

Assurément le gouvernement anglais, dans ses actes publics, a observé une toute autre attitude. Lord Derby, dans un discours prononcé au *Reform Club* de Manchester, a dit qu'une médiation de l'Angleterre à Madagascar était désirable, mais que si la France s'emparait d'une partie de l'île, il n'y aurait rien à faire pour les Anglais. Cette déclaration a été accueillie, d'après les journaux, par de nombreux applaudissements. L'homme d'Etat an-

glais a même ajouté que la création d'un empire colonial français ne saurait être préjudiciable aux intérêts anglais. Mais, quelques jours auparavant, lord Granville répondant à une députation qui s'était formée pour protester contre nos « prétentions » à Madagascar, avait dit qu'il ne connaissait aucun traité permettant à la France de revendiquer le protectorat. De son côté, l'*Economist* imprimait ces lignes dont les dernières sont significatives: « Lors même que l'Angleterre ne verrait pas sans regret la France s'emparer de Madagascar, ce n'est ni son devoir, ni son affaire de l'en empêcher ; elle peut tout au plus essayer de l'en détourner par la persuasion. Laissons la France prendre une bouchée du monde tropical, si cela est en son pouvoir. Ce ne seront, en définitive, que de nouveaux otages livrés à l'Angleterre. »

Malgré les menaces et les ruses de l'Angleterre, la France saura maintenir son influence et son prestige parmi les populations Sakalaves et disputer pied à pied, aux envahissements des Hovas, les territoires de la côte nord-ouest placés sous son protectorat. Elle saura obtenir le respect des traités, et, si la modération ne suffit pas, elle emploiera sans hésiter la force. A cet égard, la nomination du contre-amiral Pierre (1) au commandement en chef de

(1) L'amiral Pierre est parti de Toulon pour Madagascar sur la *Flore*, le 15 février 1883. Il était muni d'instructions lui prescrivant d'assurer l'exercice de nos droits sur la côte nord-ouest de l'île, en faisant disparaître successivement les postes et pavillons qui y avaient été indûment placés. Du 8 au 10 mai, l'amiral exécute cette dernière partie de ses instructions. Le 15 mai, il se présente devant Majunga avec la division navale de la mer des Indes composée de la *Flore*, du *Vaudreuil*, du *Beautemps-Beaupré*, du *Boursaint* et de la *Pique*. Le 16 mai, il ouvre le feu sur les forts qui commandent l'entrée de la rivière conduisant à Tananarive et s'empare de Majunga. Le 1er juin, il adresse au gouvernement hova un ultimatum demandant comme point de départ des négociations : 1° la reconnaissance du protectorat de la France sur la côte nord-ouest; 2° l'exécution loyale des clauses du traité de 1868 garantissant aux Français le droit de propriété et la radiation du nouveau code des lois malgaches de l'article 85 contraire au traité ; 3° le paiement d'une indemnité

l'escadre envoyéé dans les eaux de Madagascar, nous est une garantie que nos intérêts seront aussi intelligemment que fermement défendus. Le ministre de la marine ne pouvait pas faire un plus heureux choix que celui de cet officier général doué de qualités qu'on rencontre si rarement alliées ensemble et qui semblent s'exclure, : la finesse, l'habileté, le tact, joints à l'énergie et à la décision.

Détails géographiques sur Madagascar. — Ajoutons à cet exposé du côté historique et diplomatique de la question, quelques renseignements géographiques empruntés à un travail de M. Grandidier, afin de montrer l'importance qu'il y a pour la France, au point de vue commercial, à ne pas laisser péricliter ses droits sur Madagascar. Après l'Australie, la Nouvelle-Guinée et Bornéo, Madagascar est la plus grande des îles connues. Son étendue (60,000 kilomètres carrés) égale la superficie de la France entière. Les principaux centres de commerce sont : Tananarive, capitale du royaume Hova ; Tamatave, sur la côte est, ancien établissement français abandonné de fait et subissant aujourd'hui le joug des

pour les dommages soufferts. Le 13 juin, ses conditions n'ayant pas été acceptées, il s'empare de Tamatave. Devant cette énergique attitude, les troupes Hovas s'enfuient et se concentrent à Tananarive, sur les plateaux situés au milieu de l'île. Après divers épisodes que nous raconterons dans notre prochain volume, l'amiral Pierre, qui avait contracté les germes d'une albuminurie, est obligé d'abandonner son commandement. Il revient en France, mais retenu par les exigences des mesures quarantainaires, il meurt sur le paquebot, au lazaret de Marseille. La France perdait un de ses marins les plus distingués, un de ses plus énergiques défenseurs. Quant à nous, nous nous honorons d'avoir été envoyé en mission à Londres pour les négociations de la question des pêcheries de Terre-Neuve, avec le vaillant amiral. Nous n'oublierons jamais les trois mois que nous avons passés dans l'intimité journalière de cet homme à la fois plein d'énergie et de délicatesse. Le contre-amiral Galaber, qui a remplacé l'amiral Pierre, arriva à Tamatave le 24 septembre. Il bombarda le 31 octobre, divers postes de la côte Est où les Hovas s'étaient rétablis. Dans les premiers jours de novembre 1883, le découragement s'était emparé des Hovas, qui semblaient disposés à traiter avec nous. Le 8 novembre, l'amiral Galiber bombarda la côte Nord.

Hovas ; Majunga sur la côte ouest et la baie St-Augustin au sud-ouest.

TANANARIVE. — Cette ville, résidence de la reine des Hovas, compte environ 100,000 âmes ; son commerce consiste principalement en bœufs (à bosse), riz , volailles, cochons, maïs, haricots, fils et tissus, chapeaux de paille, coton, huile de pied de bœuf, peaux de bœufs salées, café très estimé. Faute de routes, tous ces produits ne peuvent être exportés. Les peaux de bœuf, de taureau, de mouton, la cire, le café peuvent seuls supporter les frais du transport qui se fait à dos d'hommes en un mois de Tananarive à Tamatave. Il s'expédie annuellement plus de 100,000 peaux de bœufs salées, 100,000 livres de cire, 60,000 de café. L'importation consiste en cotonnade américaine (près de 10 millions de mètres par an), en madapolam, rhum de Maurice, en articles de Paris, indiennes. Depuis quelques années, l'importation dépasse l'exportation. Il en résulte que les pièces de 5 francs (seule monnaie ayant cours dans le pays) paient la différence et menacent de disparaître au profit des Américains qui les échangent avantageusement sur la côte d'Afrique contre l'ivoire, les épices, le sésame, etc. Cinq maisons de commerce y ont des comptoirs : le plus important est celui de la maison Roux de Fraissinet, de Marseille.

Le principal objet d'exportation consiste dans les taureaux, qui valent, à Madagascar, 55 fr. par tête, et peuvent ainsi fournir de la viande en Angleterre à 10 centimes la livre. Le caoutchouc commence à être exploité ; le café aussi ; mais c'est surtout sur le sucre qu'on compte dans l'avenir.

On a beaucoup parlé des richesses minéralogiques de l'île et notamment de la province d'Imerina dont Tana-

narive est la capitale. Mais l'exploitation en est rendue impossible par la prohibition des indigènes qui punissent de vingt ans de fer ou même de la peine de mort quiconque en tenterait l'exploitation. Et cependant, au point de vue des mines de fer, de plomb, de cuivre, de charbon de terre et même d'or et d'argent, la richesse est proverbiale.

TAMATAVE est le point le plus important du littoral par suite de ses rapports journaliers avec Bourbon et Maurice. 4,000 âmes environ, non compris la population flottante. On y exporte les mêmes produits qu'à Tananarive, plus le caoutchouc. Le commerce est partagé entre deux maisons françaises, deux anglaises, deux américaines ; c'est une des deux maisons françaises qui est la plus importante pour l'exportation.

Outre ses navires à voiles, la maison Fraissinet envoyait quatre fois par an des navires à vapeur de plus de 1,000 tonneaux ; un paquebot français (M. Armange, armateur) y faisait un service mensuel régulier.

Majunga est à la côte ouest ce que Tamatave est à la côte est. On en exporte de l'orseille, du bois de santal, l'ébène, le palissandre, le bois de rose. D'autres essences précieuses sont exportées des ports voisins non soumis aux Hovas.

BAIE DE SAINT-AUGUSTIN. — Cette baie et ses environs sont le centre d'un commerce assez important avec la Réunion. On expédie beaucoup de tortues.

L'île de Madagascar est presque entièrement entourée par une ceinture de forêts vierges. Elle est si peu peuplée qu'elle pourrait contenir une population douze fois plus forte. M. Grandidier évalue la population à quatre millions d'habitants, mais elle ne paraît pas dépasser

réellement deux millions. « Le gouvernement Hova s'est toujours montré peu favorable au commerce et à l'industrie ; la population se défie des étrangers ; aussi n'y a-t-il presque pas de routes à cause de la crainte qu'éprouve l'indigène de voir les européens s'en servir comme moyens d'introduction dans l'Ile. Il est vivement à souhaiter qu'un arrangement intervienne avec la reine de Madagascar, qui ouvre l'île aux européens, permette de construire des chemins et autorise surtout l'exploitation si riche des mines. Ainsi, un honorable français, qui avait établi à grands frais une tannerie à Maranzetra, a été contraint de se retirer. Une maison de commerce, qui avait acheté des terrains pour cinquante mille francs à Mahanora et à Tuabéla, s'est vue dénier son droit de propriété. Rassuré par une protection énergique, le commerce européen peut trouver dans l'île de Madagascar un des débouchés les plus utiles et les plus importants. »

Bien que les côtes soient malsaines même pour les indigènes de l'intérieur, elles présentent des ports vastes et sûrs à l'Est, au Sud- Ouest, comme à l'Ouest. Elles nous offrent une station importante; nous possédons les îles de Mayotte, Nossi-Bé, Nossi-Mitziou et Sainte-Marie, d'une surface totale évaluée à 150,000 hectares, avec une population d'environ 25,000 habitants. Il suffirait, disait l'*Avenir des colonies*, d'un peu de sécurité, pour que l'affluence déjà considérable des créoles de la Réunion et de l'île Maurice, les uns Français de fait, les autres Français d'origne et de langage, qui viennent chercher fortune à la « Grande Terre » se transformât en un véritable courant d'immigration qui donnerait à Madagascar l'élément nécessaire à son développement économique. »

Ethnographiquement, Madagascar est peuplée de trois races distinctes : au centre, les Hovas, au nombre de 700,000 environ — d'autres disent 1,500,000 — représentants de la race malaise; sur la côte orientale, les Malgaches purs ou Madécasses, qui offrent des caractères physiques les rattachant à la race noire ; à l'ouest, les Sakalaves, qui paraissent, surtout ceux du nord-ouest, provenir du croissement d'éléments cafres et malgaches avec des immigrants d'origine arabe.

Les Sakalaves et les Malgaches, c'est-à-dire plus des deux tiers de la population autochtone, nous sont attachés et accueilleraient notre domination avec sympathie. Les Hovas n'ont jamais pu soumettre les tribus des Sakalaves de la côte ouest, depuis et y compris le fort Dauphin, de création française, au S.-E., jusqu'à la baie Diego-Suarez au N.-E. Ces tribus ont toujours réclamé notre protectorat.

Ces données géographiques et ethnographiques expliquent, mieux que les plus longues considérations économiques, l'intérêt que l'Angleterre aurait à nous évincer de Madagascar. « Nos relations avec le Natal, avec la colonie du Cap et l'île Maurice, disait le *Standard*, font de l'établissement d'une nation rivale à Madagascar une question d'une importance très grande pour l'Angleterre. » Ce même journal évaluait à 12,500,000 fr. la valeur du commerce entre les ports anglais et Madagascar. Ce sont les Américains qui fournissent aux Hovas l'étoffe de coton commun dont ils se servent pour se vêtir, les Anglais du Lancashire n'ayant pas réussi à leur fournir cette étoffe assez bon marché.

Le commerce de Madagascar peut être estimé à 30 ou 35 millions de francs. Maurice seule a importé en 1880

pour 2,607,000 fr. à Madagascar et en a reçu pour 30,333,000 fr.; les Etats-Unis ont importé pour 2 millions de francs et exporté à peu près pour 2,700,000 fr. L'Angleterre, importation et exportation comprises, n'échange que 1,500,000 fr.

Le mouvement des ports porte sur une centaine de mille tonnes. Voici quelques renseignements sur celui de Tamatave du 31 mai 1881 au 30 juin 1882 (non compris les navires de guerre.

ARRIVAGES

PAVILLONS	VENANT DE	STEAMERS Nombre	STEAMERS Tonnes	VOILIERS Nombre	VOILIERS Tonnes
Américain.......	Etats-Unis...........	—	—	5	2.779
Anglais.........	Maurice-Réunion.....	15	2.210	88	5.464
Français........	— —	28	11.096	48	6.281
—	Marseille.............	3	2.714	—	—
Allemand.......	Hambourg-Londres...	—	—	12	3.056
Hova...........	Natal et Maurice.....	—	—	4	3.000
Norvégien......	Londres.............	—	—	1	301
	Total.........	46	16.020	158	20.881

DÉPARTS

PAVILLONS	VENANT DE	STEAMERS Nombre	STEAMERS Tonnes	VOILIERS Nombre	VOILIERS Tonnes
Américain......	Etats-Unis...........	—	—	5	2.779
Anglais.........	Maurice-Réunion.....	15	2.210	86	5.115
Français........	— —	20	11.095	47	6.074
—	Marseille.............	2	1.831	—	—
Allemand.......	Hambourg-Londres...	—	—	12	3.056
Hova...........	Natal et Maurice......	—	—	3	2.250
Norvégien......	Londres.............	—	—	1	301
	Total.........	37	15.136	154	19.575

Il résulte de ces tableaux que le pavillon français entre à lui seul pour plus de 50 0/0 dans le mouvement maritime de Tamatave.

La France et les Nouvelles-Hébrides. — Nous avons, à plusieurs reprises, attiré l'attention sur l'importance qu'il y a pour la France à étendre son influence sur les Nouvelles-Hébrides, archipel très peu distant de

Nouméa, et dans lequel on recrute des travailleurs pour la Nouvelle-Calédonie. Un grand pas a été fait dans ce sens : le drapeau français flotte aujourd'hui sur la plus importante des îles de l'archipel des Nouvelles-Hébrides, l'île Sandwich. M. John Higginson, le plus actif des colons calédoniens, le créateur de l'industrie minière de la Nouvelle-Calédonie, avait pris l'initiative d'un projet d'association de tous les industriels et les commerçants de Nouméa en vue de la fondation de comptoirs aux îles Hébrides. Ce projet répondait trop bien aux sentiments intimes de toute la colonie pour ne pas réussir. Une compagnie s'est formée sous la raison sociale de *Compagnie calédonienne des Nouvelles-Hébrides*, et, le 22 novembre 1882, le drapeau français fût hissé à Port-Vila (île Sandwich). Il y a d'autant plus lieu de se féliciter de cette nouvelle acquisition, qu'elle s'est accomplie sans coup férir, par des moyens absolument pacifiques. En effet, la Compagnie des Nouvelles-Hébrides, représentée par MM. Higginson et Dézarnaulds, s'est installée sur les établissements et terrains qui lui ont été *cédés* dans l'île Sandwich, tant par des colons néo-hébridais que par divers chefs indigènes. D'après le texte des statuts, les comptoirs que la Compagnie a fondés ont pour but de faire des opérations commerciales, industrielles et agricoles aux Nouvelles-Hébrides et de déterminer des relations étendues et constantes entre ces îles et la Nouvelle-Calédonie. La Compagnie possède, sauf quelques points secondaires, tout Port-Vila, tout Port-Havannah, soit une superficie de 80,000 hectares. Ces terrains sont boisés, arrosés de nombreux cours d'eau ; la canne à sucre et le caféier y atteignent des hauteurs peu communes. La Compagnie possède, en outre, des stations

toutes montées, des comptoirs pour le copra, des cultures de grandes valeurs, des magasins, des navires. Ajoutons que l'île Sandwich est déjà reliée à la Nouvelle-Calédonie par un service régulier de bateaux à vapeur créé par M. Higginson.

Tentatives d'exploitation du continent africain.— L'Afrique n'est plus le continent mystérieux d'autrefois; peu à peu elle livre ses secrets aux efforts de la science. Un grand pas a été accompli dans cette voie en 1882, année pendant laquelle le pays noir a été le théâtre d'importantes expéditions militaires ou colonisatrices. Ce sont d'abord, comme nous l'avons vu, l'expédition des Anglais en Egypte et leurs agissements sur le canal de Suez; ce sont les événements survenus à Madagascar, l'établissement d'une factorerie française à Obock et d'un comptoir italien à Assab. Nous avons à rendre compte maintenant des efforts effectués en vue d'ouvrir le centre de l'Afrique au commerce européen, notamment pour pénétrer jusqu'au Soudan, où les dernières explorations ont révélé l'existence de populations nombreuses, d'un sol riche, fertile, arrosé de gigantesques cours d'eau.

Pénétration par l'Algérie : le chemin de fer transsaharien. — Au cours de l'année 1875, un de nos plus savants ingénieurs, M. Duponchel, publiait sur les chemins de fer transsahariens un mémoire qui eut un grand retentissement en France. Venu à son heure, ce mémoire frappa l'esprit du ministre des travaux publics d'alors, M. de Freycinet. « Saisi par ce rapport, écrivait ce dernier dans un document officiel adressé au chef de l'Etat, je n'ai pu rester inactif. » Le 14 janvier 1879, le ministre instituait une commission pour l'étude des ques-

tions relatives à la mise en communication par voie ferrée de l'Algérie et du Sénégal avec l'intérieur du Soudan. Dans une note sur le projet de chemin de fer transsaharien de M. Duponchel, M. Jacqmin, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, posait ainsi les trois questions préliminaires, qui seules pouvaient en justifier l'adoption : 1° Existe-t-il des présomptions de croire que le continent africain renferme des populations nombreuses, un sol fertile et des richesses inexplorées ? 2° A quel rivage convient-il de rattacher une grande voie commerciale se dirigeant vers le centre de l'Afrique ? 3° Ce que l'on connaît du Sahara permet-il de conclure à l'impossibilité absolue d'y construire un chemin de fer ?

Résumant les informations précises des nombreux explorateurs du Soudan, M. Jacqmin citait les lignes concluantes du récit de Barth lui-même : « Après avoir trouvé des déserts sans eau et des pays complétement désolés, j'ai rencontré des terres fertiles, arrosées par de grandes rivières navigables, baignées par de grands lacs intérieurs, ombragées d'arbres magnifiques, produisant ou pouvant produire en quantités illimitées, le riz, le sésame, les arachides, la canne à sucre, le coton, l'indigo. Dans toute l'Afrique centrale, du Baghyrmi à l'Est, jusqu'à Tombouctou à l'Ouest, partout on trouve en grande abondance ces divers produits qui pourraient fournir les éléments d'un important commerce, facilité par deux grandes voies fluviales dont l'une, le Benoué, est navigable sur tout son cours, l'autre, le Niger, ne présente que quelques rapides qui ne sont pas insurmontables. » A ces produits, le savant auteur de la note ajoutait les richesses minérales dont l'existence ne peut être mise en doute.

On devine la réponse qui fut faite à la première

question. La commission fut unanime à reconnaître que le but à atteindre était considérable et digne de toute l'attention du pays. Cette unanimité ne se retrouve plus dans les conclusions de la commission supérieure en réponse à la deuxième question : quel doit-être le point de départ d'une grande voie commerciale vers l'Afrique centrale et en particulier vers le Soudan ? Avec M. Duponchel, M. Jacqmin conclut d'un long examen critique de la situation générale de l'Afrique, que « l'Algérie présente une base d'opérations certaine et qu'aucune autre nation européenne ne possède ». Sur la troisième question, la commission exprima l'avis que les difficultés inhérentes à la construction d'un chemin de fer transsaharien étaient très comparables à celles si heureusement vaincues dans la construction du chemin de fer du Pacifique ». Ces conclusions ne furent adoptées par la commission qu'à une faible majorité.

On sait quel a été le dénouement tragique de l'expédition qui, sous les ordres de l'infortuné colonel Flatters, fut envoyée pour explorer le Sahara et procéder à des études préliminaires en vue de déterminer la meilleure direction à donner au tracé de la voie ferrée. Comme le dit l'amiral Aube, dans son beau et généreux langage : « Le colonel Flatters semble avoir emporté la question du transsaharien avec lui dans la tombe sanglante ; le fanatisme musulman semble une fois de plus avoir vaincu. La science de l'Europe s'est brisée contre lui, comme, au temps des conquêtes, la foi religieuse et la bravoure de ses guerriers. En est-il bien ainsi, est-ce bien le fanatisme qui a armé les meurtriers de l'intrépide explorateur, et en tout cas, cette victoire est-elle décisive ? Non certes. Les idées vraies sont immortelles. L'avenir leur appartient, et,

chose étrange en apparence, mais en réalité bien naturelle, c'est l'abolition de l'esclavage au cœur du Soudan, ce rêve si longtemps poursuivi et toujours ajourné, qui frappera sur les populations musulmanes du nord de l'Afrique, un coup dont ne se relèveront ni leur fanatisme, ni leur haine contre l'Europe, sa foi religieuse, sa science, sa civilisation tout entière. »

La mer intérieure. — Un autre projet qui, bien que d'une nature différente, se rattache au grand problème de l'exploitation du continent africain, est celui de la création d'une mer intérieure au sud de nos possessions algériennes.

Le commandant Roudaire, chef d'escadron au 3e régiment de cuirassiers, avait depuis plusieurs années conçu l'idée de créer une mer artificielle au sud de l'Algérie et de la Tunisie, en utilisant les dépressions naturelles du sol connues sous le nom de *chotts* de Rharsa et de Melrir, et qui ne sont en partie que d'anciens lacs salés et desséchés. Ce vaste bassin, d'une surface égale à dix-sept fois celle du lac de Genève, serait mis en communication avec la Méditerranée au moyen d'un canal de 240 kilomètres de longueur, débouchant dans le golfe de Gabès. M. Roudaire était persuadé que la présence de l'eau de mer dans ces régions desséchées et brûlées par le soleil déterminerait un changement climatérique qui ferait reparaître, dans une zone de fraîcheur d'une certaine étendue, une végétation et une fécondité agricoles aujourd'hui disparues. Saisi de ce projet, M. de Freycinet, ministre des affaires étrangères, le soumit à l'examen d'une commission mixte. Tout en rendant hommage aux intéressants travaux de M. Roudaire, la commission trouva la dépense de l'établissement de la mer intérieure

hors de proportion avec les résultats qu'on en pouvait espérer et exprima l'avis qu'il n'y avait pas lieu pour le gouvernement d'encourager l'entreprise.

Abandonné par l'Etat, le projet de M. Roudaire fut patronné par M. de Lesseps et repris par l'initiative privée. Dans un banquet réunissant un grand nombre d'entrepreneurs de travaux publics, le président de la Compagnie de l'isthme de Suez annonça (23 décembre 1882) que le capital nécessaire pour la création de la mer intérieure avait été formé et que les études de creusement allaient recommencer sous la direction de M. Roudaire.

Pénétration par le Sénégal. — L'idée de faire de nos établissements de la Sénégambie la base de relations commerciales avec l'intérieur du continent africain remonte à une époque assez lointaine. Le général Faidherbe avait reconnu, dès 1860, que le Sénégal était la route la plus directe vers les régions centrales de l'Afrique et il avait entrepris la création de postes successifs dans la direction du Niger. Depuis lors, des efforts persévérants et habiles ne cessèrent d'être faits en vue de tracer d'une manière précise cette route que le voyageur anglais Mungo-Park avait, à peu de chose près, suivie en 1805. Il s'agissait tout d'abord de reconnaître le pays, d'en établir la topographie, de s'assurer des dispositions des peuplades qui l'habitent et de passer, s'il était possible, des traités d'amitié avec leurs chefs. Tel fut le but de l'expédition du capitaine Gallieni, de l'infanterie de marine, et de celle de M. Bayol, médecin de marine.

Mission du capitaine Gallieni. — Le premier de ces explorateurs devait étudier le terrain sur lequel on pourrait faire passer une voie de communication ayant

sa tête de ligne au Sénégal et rejoignant le grand fleuve le Niger dans la partie supérieure de son cours. Parti de St-Louis, le 30 janvier 1880, le capitaine Gallieni y était de retour, le 12 mai 1881, rapportant de précieux renseignements sur la situation politique des pays du Haut-Niger, ainsi que des traités qu'il avait réussi à conclure avec les populations du Backhoy, du Fouladougou, du pays de Kita et du Manding. Par ces traités, qui nous ouvraient la voie du Haut-Niger, les dites populations étaient placées sous le protectorat exclusif de la France et nous autorisaient à construire chez elles les établissements militaires et commerciaux nécessaires pour gagner peu à peu le Niger et la région du Soudan central.

Missions du docteur Bayol. — Les traités négociés par le capitaine Gallieni et parvenus en France au mois de juin 1880, permirent de faire un pas de plus vers la réalisation effective de nos projets, en organisant l'expédition du lieutenant-colonel Borgnis-Desbordes.

La mission confiée au docteur Bayol avait un objectif analogue à celle de son prédécesseur. Parti de l'embouchure du Rio-Nunez, le 2 mai 1881, et se dirigeant vers l'Est, cet explorateur arriva à Boké, d'où il atteignit Bambaya, puis Donhol-Fella et Timbo. Il revint ensuite par le Nord en passant par Labé, Itato, Cesseba, Kerekota, Médine, où il arriva le 17 novembre 1881, à travers le Bambouck et d'où il descendit rapidement le Sénégal jusqu'à St-Louis. L'exploration de ce hardi voyageur a eu pour résultat de placer, par un traité conclu avec l'Almani de Timbo, le Fouta-Djalon (1) sous le protectorat

(1) Pays situé au Sud-Est de nos possessions sénégalaises et habité par les Peulhs, populations fort belliqueuses dont nos troupes ont eu souvent à réprimer les attaques,

de la France et d'assurer aux entreprises de notre commerce une base d'opérations précieuse dans le Soudan occidental.

Sa première exploration terminée, M. le docteur Bayol fut chargé d'une seconde mission par le ministre de la marine. Il devait visiter le Diomboko, le Kaarta-Kingin et le Kaarta-Bine, contrées offrant un intérêt considérable pour l'établissement de notre chemin de fer du Haut-Sénégal. S'embarquant le 21 novembre 1882, à bord de l'*Ecureuil*, il gagna, à la cordelle, les postes de Matam et de Bakel. De ce point, il devait gagner Médine, franchir le fleuve, pour prendre la route Nnioro par Koniakary. La tâche de M. Bayol était toute diplomatique. Il devait poursuivre son œuvre de pacification et de conciliation, sans escorte et seulement avec quelques guides, tandis que le colonel Desbordes traverserait les mêmes contrées, à la tête d'un fort détachement, destiné à inspirer le respect aux peuplades du Haut-Niger.

Expéditions du lieutenant-colonel Borgnis-Desbordes sur le Haut-Fleuve, — Ainsi que nous venons de le voir, MM. Galliéni et Bayol avaient rempli en quelque sorte le rôle d'éclaireurs, de préparateurs. Leur tâche avait surtout consisté à explorer et à étudier, au point de vue politique, la situation des régions à travers lesquelles on avait projeté de faire passer le chemin de fer. L'expédition véritable, l'expédition technique chargée d'étudier plus en détail le tracé et les conditions d'établissement de la voie ferrée, devait être organisée par M. le lieutenant-colonel d'artillerie de marine, Borgnis-Desbordes, qui fut appelé au commandement du Haut-Sénégal.

Le 2 novembre 1881, une colonne était envoyée en

avant-garde de Médine sur Kita pour réparer la route et aller ravitailler Kita. Elle éclairait, à dix jours de marche en avant, le gros de l'expédition, fort de 800 à 900 hommes. Arrivée à Kita, le 7 janvier 1882, la colonne en partait le 16 du mois suivant. Le 18 février, le colonel Desbordes entrait à Mourgoula; le 20, il était à Niagassola, séparée de Kita par une distance de 110 kilomètres. Le 23 février, il atteignait Nafadjié, à deux jours de marche du Dhioliba ou Niger, puis le 26, Keniera, située à 45 kilomètres au-delà du fleuve. Revenant en arrière, l'expédition rentrait, le 11 mars, à Kita, d'où une colonne, placée sous les ordres du capitaine d'artillerie Henri, était envoyée au gué de Baoulé (1er avril) près Coundon (route de Kita à Bamakou). Du 7 au 30 avril, l'expédition rentrait à Kita pour aller ensuite (30 avril) explorer le pays jusqu'à Bafoulabé en passant par le Gangaran.

Le 5 octobre 1882, la *Corrèze*, paquebot des Messageries et les bateaux à vapeur *Condé*, *Turenne*, *Richelieu*, emportaient le personnel et le matériel nécessaires pour la construction de trois nouveaux postes fortifiés à Fangalla, à Goniakary et à Kita, ce qui devait avoir pour effet de transporter notre frontière à 250 kilomètres du Niger.

Le 8 octobre, une brigade topographique, commandée par M. Derrien, et composée de huit officiers, s'embarquait à Bordeaux. Elle avait pour mission d'étudier le pays entre Bafoulabé et le Niger, d'en faire la carte et de reconnaître particulièrement les trois vallées de Backhoy, du Baoulé et du Badingo afin de déterminer laquelle serait la plus praticable pour un chemin de fer (1).

« Pendant que le colonel Desbordes, à la tête d'une colonne composée de deux compagnies d'infanterie de ma-

(1) *Revue des Deux Mondes* de Décembre 1882.

rine, de trois compagnies de tirailleurs sénégalais, d'une batterie d'artillerie et d'un peloton de spahis, disait le *Moniteur de la Flotte* du 25 octobre 1882, assurera le ravitaillement des postes de Bafoulabé et de Kita (1), pendant qu'il plantera définitivement notre drapeau sur le Niger à Bamakou et commencera la construction des deux forts décidés par le Parlement, pour protéger notre future ligne d'accès au grand fleuve, le service du chemin de fer confié à M. Jacquier, ingénieur des ponts et chaussées, entreprendra, sous la protection de la colonne, les travaux de la ligne qui doit un jour relier le Niger au Sénégal. Le personnel des travaux est considérable : outre 80 ingénieurs, conducteurs, chefs de chantiers et ouvriers français, il comprendra 600 ouvriers marocains recrutés à Oran, autant d'ouvriers indigènes et 200 à 300 Kroumen qui rejoindront les chantiers dans deux mois. Le matériel nécessaire à l'exécution des travaux est sur les lieux, grâce à l'activité du colonel Bourdiaux, qui a passé à Khayes (tête de ligne actuelle) la saison des pluies. Le personnel du chemin de fer y trouvera des abris solidement construits, des magasins organisés ; un petit chemin de fer Decauville, que l'on vient d'expédier à Saint-Louis, permettra d'activer les travaux et de commencer, dès les premiers jours, la pose de la voie. La seule difficulté que rencontrera, au début, le colonel Desbordes, sera d'emmener à Khayes tout son personnel (colonne et

(1). Le 7 janvier 1883, l'expédition partait de Kita et arrivait le 16, devant Daba, dont elle s'empara après un combat assez meurtrier. Enfin, le 1er février, elle parvenait à Bamakou, sur le Niger, où la colonne Desbordes commença les travaux du fort qui doit servir de tête de ligne aux communications de la colonie française avec le Niger. Attaquée, le 1er avril, par le chef indigène Samory qui voulait empêcher la construction du fort, la colonne expéditionnaire le repousse et poursuit ses bandes. Elle rentre, le 23 avril, à Bamakou, d'où elle part, le 29 ; le 4 mai, elle était à Koundou ; le 10, à Kita ; le 17, à Badumbé, fuyant l'hivernage.

matériel de travaux de chemins de fer), mais l'expédition actuelle est en avance sur les deux précédentes, ce qui permettra de profiter plus longtemps du fleuve comme moyen de transport jusqu'à Khayes, ou tout au moins jusqu'à Bakel. Il est probable d'ailleurs que, pendant cette campagne, le câble sous-marin, devant relier le Sénégal à la métropole sera posé et permettra d'être tenu régulièremeni au courant des grandes entreprises que le gouvernement et le commerce cherchent, en ce moment, à mener à bonne fin dans cette colonie. On sait qu'indépendamment des travaux du haut fleuve, on va entreprendre le chemin de fer de Saint-Louis à Dakar et que plusieurs grandes maisons françaises développent leurs comptoirs dans les rivières du sud du Sénégal. »

Ainsi qu'on le voit, le but immédiat de l'expédition était la construction d'une voie ferrée qui, partant d'un point du Sénégal, fixé un peu en aval des postes français de Médine pour atteindre le Niger à Bamakou, relierait les bassins des deux fleuves et ouvrirait de vastes débouchés à notre influence et à notre commerce. On peut se demander si les sacrifices énormes qu'aura coûtés ce chemin de fer sont en rapport avec les bénéfices qu'on en attend. Le Soudan présente-t-il réellement les éléments d'un trafic suffisant ? Y trouvera-t-on la main d'œuvre nécessaire ? N'eût-il pas été préférable de préparer tout d'abord notre accès vers le Niger, en vue de l'exploitation du Soudan, par la construction de routes, de forts et de gîtes d'étapes, beaucoup moins coûteux et susceptibles d'une plus grande durée dans ces régions exposées aux ravages des pluies et habitées par des peuplades qui verront dans le fer de nos rails un butin plus précieux que l'or.

Chemin de fer de Saint-Louis à Dakar ; expédi-

tion du Cayor. — Il ne suffisait pas, en effet, de créer des routes destinées à mettre les fleuves du Sénégal et du Niger en communication dans la partie supérieure de leurs cours. C'était là sans doute une partie importante de la tâche à accomplir, mais ce n'était pas tout. Il fallait créer au courant commercial qui devait affluer (?) sur ces voies nouvelles un débouché commode sur la mer. Saint-Louis, capitale de nos possessions sénégalaises, était naturellement indiquée comme tête de ligne sur la côte. Mais, par suite de la barre qui obstrue l'entrée du fleuve du Sénégal, et qui est parfois très dangereuse, cette ville n'est pas abordable pour les bâtiments de fort tonnage. C'est pourquoi on a décidé de construire un chemin de fer reliant Saint-Louis à Dakar, de manière à faire de ce dernier point le port de mer du Sénégal. Les marchandises seront transportées de Saint-Louis à Dakar, et *vice versa* par cette voie ferrée, qui longera la côte sur une distance de 260 kilomètres. L'autorisation de construire ce chemin de fer, après avoir été repoussée par le Sénat et avoir subi plusieurs remaniements fut enfin votée le 12 juin 1882. Des difficultés inattendues retardèrent l'exécution des travaux. Lat-Dior, le souverain du Cayor, sur le territoire duquel doit être construite la voie ferrée, ayant voulu s'opposer à son établissement, une expédition, placée sous la direction du colonel Wendling, de l'infanterie de marine, fut dirigée contre lui (décembre 1882). Le corps expéditionnaire traversa le Cayor sans y éprouver de résistance. Lat-Dior, qui avait pris la fuite, fut détrôné et remplacé par un nouveau damel, Ahmadi-N'Goué Fal, dévoué à notre cause. Un traité a été signé avec le nouveau souverain et ses principaux sujets ; aux termes de ce document, le Cayor est placé sous notre protectorat et ses

habitants acceptent la suzeraineté française. Ahmadi-N'Goué Fal s'engage à éloigner de son territoire tous les rebelles à notre autorité et nous concède le droit exclusif et sans réserve d'établir, dans ses Etats, des routes, des lignes férrées et télégraphiques ainsi que des postes fortifiés.

Le chemin de fer de Saint-Louis à Dakar est le complément du plan que nous poursuivons dans le Haut-Fleuve en cherchant à relier le Sénégal au Niger. Bamakou, situé sur ce dernier fleuve, est, dans l'intérieur des terres, la tête de la ligne qui viendra aboutir à Dakar, sur la côte, en passant par les postes fortifiés de Kita, Bafoulabé, Médine, Bakel, Saint-Louis, et qui, *il faut l'espérer*, fera affluer, sur notre colonie du Sénégal, les matières premières et les produits de toutes sortes que recélent, dit-on, les régions arrosées par le Haut-Niger et le Haut-Sénégal.

Pénétration par le Gabon : expédition de M. de Brazza sur l'Ogowé. — Tandis que les expéditions des colonels Flatters et Borgnis-Desbordes avaient pour objectif le Soudan, M. Savorgnan de Brazza, simple enseigne de vaisseau de la marine française, tout d'abord abandonné à sa propre initiative, avait jeté son dévolu sur le Congo et cherchait à tirer parti, pour pénétrer dans l'intérieur de l'Afrique, de nos établissements du Gabon, qui nous mettent en possession de l'estuaire du Gabon et de l'Ogowé. M. de Brazza ayant trouvé le bassin de ce dernier fleuve beaucoup plus praticable que le cours du Bas-Congo, atteignit par cette voie la partie navigable du Congo, sur la rive droite duquel il obtint d'un des roitelets de ces régions la concession de vastes territoires.

Le projet de M. de Brazza entraînera sans doute moins de dépenses que le trop coûteux chemin de fer du Haut-Sénégal, mais il ne sera pas sans rencontrer de grands obstacles. C'est d'abord la chaleur torride régnant dans ces régions équatoriales et qui rend difficile le recrutement de travailleurs indigènes ; c'est ensuite la rivalité, qui menaçait d'être implacable, du voyageur américain Stanley, qui avait précédé M. de Brazza dans ces parages; c'est enfin l'opposition du Portugal, qui avait déjà revendiqué ses droits sur une certaine partie du territoire. Quoi qu'il en soit, on peut espérer que M. de Brazza, qui presque seul et sans ressources, a réussi dans la première partie de sa tâche, triomphera de toutes ces difficultés, depuis qu'il est soutenu par l'opinion et qu'il a reçu l'appui matériel du gouvernement. Dans la séance du 18 novembre 1882, la Chambre accueillit par d'unanimes applaudissements la lecture du projet de loi tendant à autoriser le Président de la République à ratifier le traité et les actes passés entre M. Savorgnan de Brazza et le roi du Congo. La discussion eut lieu le 21 novembre.

» Les voyages de M. de Brazza, leurs heureux résultats, disait le rapporteur, M. Rouvier, sont présents à tous les esprits. Déjà, en 1875-1879, ce hardi explorateur avait remonté l'Ogowé, découvert un de ses affluents, la Passa, puis les cours supérieurs de l'Alima et de la Licoua, affluents du Congo. Il espérait, avec raison, arriver par cette voie sur la partie navigable de ce grand fleuve. Le résultat de ce premier voyage fut la découverte d'une route facile du Gabon à Stanley-Pool par l'Ogowé, la Passa et l'Alima. Chargé d'une nouvelle mission en 1879, M. de Brazza commença par fonder sur la Passa une station française, Franceville, située à 815 kilomètres du Gabon et à 120 kilomètres du point où l'Alima commence à être navigable. M. de Brazza se proposait de descendre l'Alima sur une chaloupe à vapeur ; celle-ci n'étant pas arrivée à temps, M. de Brazza se dirigea vers la rive droite de Stanley-Pool, par le pays des

Batekès. Le roi Makoko, suzerain du pays des Batekès, dont le pouvoir s'étend sur la rive droite de Stanley-Pool, de la rivière Lefiui à la rivière Djoué, demandait, à la date du 10 septembre 1880, la protection du pavillon français. Il signait un traité aux termes duquel il plaçait ses Etats sous la protection de la France, et nous concédait un territoire à notre choix pour l'établissement d'un village qui ouvrirait aux Français une nouvelle route d'accès dans la contrée. Une seconde convention, signée le 3 octobre 1880, ratifiait la prise de possession faite par M. de Brazza, au nom de la France, du territoire compris entre la rivière de Djoué et Impila. En présence des principaux chefs vassaux du roi Makoko, le pavillon français était arboré à Okila, à peu de distance de Ntamo. C'est à cette dernière station que la société géographique, interprète des sentiments de la reconnaissance nationale, a donné le nom de Brazzaville. Le territoire choisi par M. de Brazza immédiatement au-dessus des dernières cataractes qui coupent le cours inférieur du Congo est admirablement situé. C'est seulement sur la partie du terrain concédé, que peuvent déboucher sur le Congo les grandes voies de communication qu'on voudrait établir par la suite, sur la rive droite, pour relier le fleuve à l'Atlantique.

Le projet de loi dont nous sommes saisis a pour but de ratifier la cession faite à la France de ce territoire. Votre commission, messieurs, est unanime à vous proposer de le voter. Elle estime que la ratification du traité offre des avantages considérables et ne présente aucun inconvénient sérieux. Aucune complication prochaine n'est donc à craindre du côté des indigènes. On n'en saurait prévoir davantage de la part des nations européennes, par la double raison que, d'un côté, nous sommes incontestablement les premiers occupants et que, de l'autre, notre organisation coloniale, éminemment libérale, assure au commerce de toutes les nations la même liberté, les mêmes avantages qu'à notre propre commerce, partout où flotte le pavillon français.

Si la ratification du traité qui vous est soumis ne semble devoir faire naître aucune complication sérieuse, ses avantages sont considérables. En effet, le territoire qui nous est cédé est en quelque sorte la clef du Congo, cette magnifique voie navigable, qui depuis le pays d'Ouregga, à l'ouest des grands lacs africains, jusqu'à l'Atlantique, se déroule sur un parcours d'environ 5,000 kilomètres, arrosant une contrée admirablement fertile. Notre commerce trouvera le

caoutchouc, la gomme, la cire, les graines oléagineuses, les pelleteries, l'ivoire, les métaux et les bois précieux ; notre industrie, des débouchés nouveaux pour ses produits, à mesure que les millions d'hommes qui habitent sur les bords de cet incomparable fleuve naîtront à la civilisation. Cet immense mouvement commercial, dont on peut à peine entrevoir l'avenir et dont on ne saurait dès aujourd'hui mesurer l'étendue, se développera certainement au profit de ceux qui les premiers auront pénétré dans ces régions à peine entr'ouvertes au commerce du monde.

La France, plus voisine de l'Afrique que la plupart des autres nations, plus directement intéressée qu'elles à l'avenir de ce continent par ses possessions de l'Algérie, du Sénégal, du Gabon, par les nombreux compoirs qu'elle possède sur la côte occidentale, méconnaîtrait gravement ses intérêts les plus certains, si elle se laissait devancer dans le mouvement qui entraîne le monde civilisé vers ces régions hier encore mystérieuses........

Le projet de loi ainsi conçu : «Le Président de la République est autorisé à ratifier et à faire ratifier le traité et l'acte conclus les 10 septembre et 3 octobre 1880 entre M. Savorgnan de Brazza, enseigne de vaisseau, d'une part, et le roi Makoko, suzerain des Batekès, et ses chefs, d'autre part, traité et acte dont le texte demeure annexé à la présente loi » fut adopté par la Chambre à l'unanimité.

L'œuvre accomplie par M. de Brazza avait reçu la consécration du parlement. Il restait à lui fournir les moyens d'en poursuivre l'achèvement. Le gouvernement présenta un projet de loi tendant à l'ouverture d'un crédit extraordinaire de 1,275,000 fr. pour subvenir aux dépenses de la mission des voyageurs.

« L'œuvre de notre compatriote, disait le rapporteur, M. Turquet, dans la séance du 28 décembre 1882 est loin d'être terminée. Par l'Ogowé, M. de Brazza nous a ouvert une route restée jusqu'ici la plus aisée pour atteindre la partie navigable du Congo, et il a, pour ainsi dire, tracé dans la vallée du Niari la voie de l'avenir, celle qui pourra

conduire le plus rapidement vers ces régions qui, comme l'a dit Stanley, « offrent au commerce une étendue de pays de de six cents milles carrrés, traversés, sur une longueur de près de deux mille milles, par une voie de communication ininterrompue formée du haut Congo et de ses magnifiques affuents. » Toutefois, cette route que M. de Brazza nous a montrée, est indiquée encore plutôt qu'ouverte. Il s'agit maintenant de l'étudier avec soin et de la rendre facilement praticable ; il faut la parcourir jusqu'au Congo et explorer avec précision ce grand fleuve, encore si mal connu ; tâche pleine de difficultés, devant laquelle cependant M. de Brazza ne recule pas, et qu'il croit possible d'accomplir en moins de deux ans, si les pouvoirs publics lui en fournissent les moyens. Son projet est simple : reprendre son exploration au point même où il l'a laissée et assurer, par la fondation de stations et de postes, le maintien et le développement de la situation déjà acquise, en même temps que le libre parcours des deux voies qu'il a suivies.

Huit stations principales, cinq de premier ordre et trois de second rang, seraient reliées entre elles par douze postes et formeraient ainsi une double route en quelque sorte ininterrompue vers Brazzaville, du Gabon, par l'Ogowé et l'Alima, et de la mer par le Quiliou et la vallée du Niari. Ces postes et ces stations formeraient trois groupes : un groupe établi sur l'Ogowé et l'Alima comprendrait quatre postes et une station de premier ordre, Franceville. Dans un second groupe partant du Congo, figureraient : une station de premier ordre, Brazzaville; une de second ordre et deux postes; enfin, un groupe composé d'une station de premier ordre, d'une station de second ordre et de six postes tiendrait Brazzaville en commuuication avec l'Atlantique. Sur la côte elle-même, on établirait deux stations de premier ordre Mayombé et Punta-Negra, reliées aux précédentes par une station de deuxième ordre. »

La loi portant ouverture du crédit demandé pour M. de Brazza fut promulguée le 10 janvier 1883.

L'attitude de la presse n'avait pas été étrangère au succès de M. de Brazza devant le parlement. Pendant quelque temps, les colonnes des journaux furent remplies, chaque jour, du récit des incidents de voyages du hardi pionnier. M. de Brazza n'avait d'ailleurs rien négligé pour

attirer l'attention publique sur son entreprise. On peut dire qu'il y eut, un moment, une « question du Congo » pour laquelle bien des gens se passionnèrent. Discours aux sociétés savantes, conférence à la Sorbonne, banquet au Continental, punch au Conseil municipal, allocutions suivies de toasts et de remises de médailles d'honneur, se succédaient et entretenaient l'agitation provoquée dans les intelligences. La présence d'esprit et le grand tact dont M. de Brazza fit preuve au Stanley-Club, à la fin d'une séance où son rival l'avait si maladroitement pris à parti, lui attirèrent les suffrages même des indifférents. Dans ce duel entre l'audace du Yankee et la finesse du Florentin, l'avantage, de l'avis de tous, était resté au dernier.

Il faudrait se réjouir de voir l'opinion s'intéresser ainsi aux grandes questions économiques, si on ne la pouvait soupçonner de céder bien plus à un engouement passager, à un caprice superficiel, souvent déterminé par une habile mise en scène, qu'à l'obsession d'une conviction réfléchie.

Conformément au vœu du parlement, l'amiral Jauréguiberry se vit obligé de faire armer à Cherbourg une canonnière, le *Sagittaire*. Ce navire devait prêter son concours à M. de Brazza et être suivi de transports chargés du matériel nécessaire, notamment d'embarcations démontables, propres à remonter le Congo et d'objets de pacotille à échanger avec les indigènes. L'expédition ne devait avoir aucun caractère militaire; elle devait se borner à une reconnaissance approfondie du pays au point de vue scientifique et commercial et à la création, sur différents points du territoire cédé par le roitelet Makoko, de voies de communication, de postes et de stations, destinés à être offerts comme lieux de résidence aux personnes

qui demanderaient à s'établir dans le pays pour le cultiver. L'escorte de M. de Brazza, qui partait comme « commissaire du gouvernement, » devait se composer de trente marins et de cent cinquante soldats sénégalais.

Une chose regrettable, c'est que M. de Brazza se soit laissé attarder par les préparatifs de l'expédition et que M. Stanley, son rival déterminé, l'ait distancé par un départ plus rapide. En effet, l'année 1882 arrivait à son terme, que notre champion était encore à Paris occupé de démarches et retardé par une attente inexplicable (1).

Expédition de Stanley. — Au mois de décembre 1882, l'expédition de M. Stanley, organisée par le *Comité d'études du Haut-Congo* (2), se mettait en route pour sa destination. Nous croyons intéressant de reproduire les détails que l'*Afrikaan*, le bateau de service de la Nouvelle Société Africaine, a rapportés du Congo sur la seconde expédition de Stanley et qu'un correspondant du *Journal des Débats* a résumés ainsi :

« En décembre dernier, partait de Londres pour Cadix un navire, sous le nom de *Ready*, avec un chargement de charbon et autres marchandises. Le *Ready*, pendant le trajet, a changé de nom et est devenu le *Harkaway*. En arrivant à Cadix, il a pris à son bord M. Stanley qui, disait-on, soignait une maladie contractée dans ses longs

(1) Le *Sagittaire* a quitté Cherbourg à destination du Congo, le 22 janvier 1883. — Par décision du 15 février 1883, M. de Mahy, ministre de l'agriculture, chargé de l'intérim de la marine et des colonies, a ordonné l'inscription d'office de M. de Brazza au tableau d'avancement pour le grade de lieutenant de vaisseau. — Un décret du même jour l'a promu effectivement à ce grade. — M. de Brazza est parti le 6 mars 1883. Au mois de mai, l'expédition établissait deux postes à terre : le premier au lieu dit la Pointe-Noire, le second à Loango même. Le climat ne semblait pas favorable à quelques-uns de nos compatriotes qui étaient en outre en butte à l'hostilité des Portugais, maîtres du commerce dans ces parages et qui s'étaient entendus, a-t-on dit, pour ne rien nous céder, même au prix de l'or.

(2) Institution similaire et parallèle à l'*Association Internationale Africaine*.

voyages au centre de l'Afrique, mais qui s'est trouvé, à l'arrivée du *Harkaway*, en parfait état de santé. Le *Harkaway* a pris immédiatement la direction du Congo et a jeté l'ancre devant Banana. Banana est une langue de terre fort étroite qui sert de quai de débarquement aux Hollandais. Le lendemain même du jour de l'arrivée de M. Stanley, un second navire anglais, le *Chittagong*, de 3,000 tonnes, mouillait dans la baie, apportant de Zanzibar trois cents nègres, rudes et forts gaillards armés de fusils à tir rapide, que le chef d'expédition est venu recevoir en personne. Il s'est produit un incident qui prouve une fois de plus que M. Stanley n'est rien moins que scrupuleux sur le choix des moyens.

» Pour déterminer le capitaine du bateau frêté à Zanzibar à se rendre au Congo, il s'était engagé à lui procurer un fret de retour. Une fois au Congo, M. Stanley n'a rien voulu entendre. Le capitaine a dû se retirer Gros-Jean comme devant, décidé à porter plainte. Stanley et ses hommes n'ont fait que passer à Banana. L'expédition s'est aussitôt mise en route pour le Haut-Congo, mais la veille de son départ, M. Stanley avait dîné chez le chef de la station hollandaise et s'était répandu en injures contre M. de Brazza, frappant du pied : « Je lui prépare, s'est-il écrié souvent, une chaude réception. » Il n'a pas été moins violent contre les Hollandais, qui lui ont offert l'hospitalité et lui ont rendu les plus grands services. »

Le *Temps* a reçu également d'un correspondant particulier un récit du dîner de M. Stanley chez le chef de la station hollandaise de Banana. « Les menaces proférées par l'explorateur américain contre M. de Brazza avaient un caractère tel, disait le journal que nous venons de citer, que nous n'avons pas voulu les reproduire. Nous

croyons M. Stanley parfaitement incapable de les mettre à exécution, mais on ne pourra s'empêcher de se les rappeler, si quelque accident arrive à notre compatriote dans la nouvelle expédition qu'il va entreprendre. »

Comptoirs français et anglais sur la côte occidentale d'Afrique. — Nous avons vu dans un de nos précédents volumes[1], qu'à la suite de l'occupation de l'île de Matacong par un détachement de troupes françaises, l'Angleterre avait annexé la rivière des Scarcies à ses établissements de Sierra-Leone. Ces incidents provoquèrent entre les deux gouvernements une correspondance diplomatique, puis des négociations pour le règlement des limites des possessions respectives de la France et de l'Angleterre sur la côte occidentale d'Afrique. Ces négociations ont abouti à la convention du 28 juin 1882, aux termes de laquelle la ligne de démarcation entre les territoires occupés ou revendiqués respectivement par les deux pays au nord de Sierra-Leone, sera tracée entre les bassins des rivières Mellacorée et Scarcies. La frontière exacte de cette ligne de démarcation sera déterminée par une enquête faite sur les lieux par des commissaires spéciaux. Cependant cette ligne sera tracée de façon à assurer à la France le contrôle complet de la rivière Mellacorée, et à la Grande-Bretagne le contrôle complet des rivières Scarcies.

Le point Mahela et le comptoir de ce nom, ainsi que ses eaux adjacentes appartiendront à la nation à laquelle, après l'enquête, la possession en aura été reconnue nécessaire pour le contrôle de la rivière Mellacorée ou des rivières Scarcies.

(1) V. *Année Maritime* de 1879, p. 124.

L'île de Matakong et les îles revendiquées ou possédées par la France sur la côte occidentale d'Afrique, au N. de la ligne de démarcation jusqu'au Rio-Nunez, seront reconnues à la France, à l'exception des îles de Los, qui continueront à appartenir à l'Angleterre. L'île de Yelboyah et les îles revendiquées ou possédées par l'Angleterre au sud de la ligne de démarcation, jusqu'à la limite méridionale de Sierra-Leone, seront reconnues par la France comme appartenant à l'Angleterre.

Les droits de la France sur le cours du Rio-Nunez ou au nord de cette rivière ont été réservés.

Le comptoir français d'Obock. — Les événements d'Égypte qui ont eu malheureusement pour résultat l'éviction de nos colons des bords de la vallée du Nil, sont venus mettre en relief l'importance qui s'attache au développement de notre établissement d'Obock. Nous avons, dans notre dernier volume (1) exposé les premiers essais de colonisation effectués par l'infortuné M. Arnoux et par M. Paul Soleillet. Le meurtre du premier de ces énergiques pionniers avait bien, comme nous l'avons pensé, le caractère d'une vengeance personnelle, et il y a lieu de croire que ce fatal événement n'entravera pas les progrès de nos factoreries naissantes. M. Paul Soleillet écrivait, en 1882, qu'il était très satisfait des résultats obtenus. Il considérait Obock comme fondé. Au mois de juillet, il était en relations commerciales avec une caravane d'Ethiopiens, qui lui était envoyée par le roi du Choa, Ménélick II. Jusqu'alors le commerce entre l'Ethiopie et la côte s'était fait exclusivement par deux routes : celle de Massaouah et celle de Zeïla, toutes deux aux mains des Turcs. La

(1) V. *Année naritime* de 1880, p. 124

nouvelle ligne entre l'Ethiopie méridionale et Obock aboutit à un point français et ne traverse que des tribus douakils, indépendantes de l'Égypte, amies des Français. Un des compagnons de M. Soleillet a fait des essais de culture qui ont, parait-il, pleinement réussi.

Ces premiers succès sont d'un bon augure pour la prospérité de notre comptoir africain. Dans l'opinion de M. de Rivoire, ce qu'il importe de faire pour le moment, c'est de se mettre en rapport avec le pays, de s'identifier avec ses besoins, d'entrer même dans ses préjugés, de voir ce qu'il désire et de répondre à ses besoins. « Lorsque j'étais à Obock, disait cet explorateur, je me suis laissé guider par cette boussole. Les juifs tiennent dans leurs mains la clef du commerce; ils ferment et ouvrent la route suivant leur intérêt, et ils doivent être nos alliés, si nous ne voulons pas qu'un jour ils soient nos ennemis. J'ai ménagé nos intérêts dans ce sens. Je me suis assuré de la corrélation intime et étroite des intérêts de la côte africaine et de la France avec les intérêts du golfe Persique, contrée non moins éloignée de nous, mais reliée à nos intérêts d'une manière moins directe qu'Obock. »

L'établissement d'un service régulier de bateaux à vapeur touchant à Obock et reliant le golfe Persique à la France est un premier pas dans l'exploitation du pays. Le service des caravanes éthiopiennes que cherchait à organiser M. Soleillet, donnerait l'aliment indispensable au courant du trafic dans ces parages. — Il y a lieu de penser que les bâtiments de l'État comme les paquebots des Messageries, qui ont inauguré une nouvelle ligne sur la Nouvelle-Calédonie en passant par la Réunion, ne tarderont pas à faire escale à Obock, au lieu de relâcher à Aden, pour y payer le tribut périodique de leurs ravitaillements. Nous

avons déjà montré les avantages de toutes sortes que notre station présente sur Aden où d'ailleurs le mouvement commercial commence à diminuer en faveur de Moka.

Espérons que notre factorie d'Obock, encore à l'état embryonnaire, ne tardera point à réaliser les espérances qu'elle a fait naître et que le jour est proche où elle sera le point de relâche de la route des Indes, le port naturel de l'Ethiopie et la clef du marché de l'Arabie, de la Perse, le vaste entrepôt commercial où aboutiront les caravanes de l'intérieur de l'Afrique.

Dans une lettre qu'il adressait d'Aankober, le 10 novembre 1882, M. Paul Soleillet se félicitait d'avoir réussi à ouvrir la route d'Obock au Choah, et annonçait qu'il avait obtenu de Menelick la concession d'un très grand territoire au Choah : la concession pendant 25 ans de la moitié de la récolte des oliviers sauvages qu'il pourrait greffer et dont il existe d'immenses forêts ; la concession d'un chemin de fer à voie étroite d'Obock au Choah et celle des lignes à établir dans le Choah.

Ajoutons que le ministre de l'instruction publique a chargé M. Aubry, ingénieur civil des mines, d'une mission au Choa et dans les pays des Gallas, pour y entreprendre des études topographiques, géologiques et minéralogiques. M. Hamon, docteur en médecine, a été envoyé dans le même pays pour y faire des recherches médicales et d'histoire naturelle.

Un comité s'est formé pour venir en aide aux 18,000 Français que les événements d'Alexandrie ont chassé d'Alexandrie et du Caire. M. L. Henrique faisait remarquer avec raison qu'on ne pourrait pas faire un meilleur emploi des 6,000 colons français qui ont été ainsi réduits à l'indi-

gence qu'en les envoyant à Obock former le noyau d'une colonie française.

Les Italiens à Assab. — Tandis que notre établissement d'Obock est uniquement l'œuvre de l'initiative privée, celui des Italiens, dans la baie d'Assab, se fondait à grand'peine malgré l'intervention du gouvernement. Il résulte des documents diplomatiques contenus dans un des derniers volumes du *Livre vert*, tout entier consacré à la question d'Assab, que l'Egypte a toujours contesté les droits de souveraineté de l'Italie sur Assab et n'a reconnu que les droits civils résultant de l'acte d'achat conclu entre la maison Rubattino et le Sultan, qui a aliéné ce point de la mer Rouge. L'Angleterre elle-même qui, comme nous l'avons vu, a interposé, au dernier moment, ses bons offices, a déclaré que, selon elle, Assab ne devrait jamais être qu'une station commerciale, et que si l'Italie songeait à en faire un point fortifié, le gouvernement britannique ne verrait point la chose d'un bon œil, Assab se trouvant sur la ligne des Indes, qui, selon l'expression pittoresque de M. Salisbury, « est la corde sensible de l'Angleterre. »

Le gouvernement italien avait projeté la conclusion d'un traité entre l'Italie d'une part, et la Turquie et l'Egypte de l'autre, relativement à la baie d'Assab. Ce traité, qui avait pour but une reconnaissance formelle des droits souverains de l'Italie sur la baie d'Assab, avait été préalablement communiqué au gouvernement anglais, qui l'avait approuvé. Mais le projet du cabinet de Rome fut décliné par l'Egypte, probablement à l'instigation de l'Angleterre, et, finalement, M. Mancini rompit les négociations se réservant de poursuivre l'œuvre civilisatrice à Assab par voie d'initiative privée.

En effet, le ministre des affaires étrangères italien déposait (juin 1882) à la Chambre des députés un projet de loi réglant la situation des établissements italiens de la baie d'Assab. D'après ce projet, les établissements étaient considérés comme une colonie italienne et Assab était un port franc. Les indigènes étaient exemptés de tout impôt pendant trente ans ; leur religion devait être respectée ; le gouvernement italien avait le droit d'accorder des concessions de terrains à Assab à des compagnies ou à des particuliers. Il pouvait conclure des traités de commerce avec les peuplades environnantes. Une somme de 60,000 fr., prise sur le budget de 1882, devait servir à exécuter des travaux publics à Assab. Un projet de loi ultérieur déterminerait les travaux à exécuter dans le port.

Le projet fut voté, et, peu après, une compagnie privée dite *Société italienne de commerce d'Assab* se constitua au capital de 500,000 fr. pour une durée de trente ans. L'objet de cette société est l'achat des marchandises provenant d'Abyssinie, de Bogos et du Tigré, ainsi que l'importation des articles européens. Le gouvernement italien a accordé le privilège d'exemption de droits de douane au territoire d'Assab pendant toute la durée de la concession.

Ajoutons que le gouvernement italien n'a rien négligé pour encourager les diverses sociétés géographiques et commerciales de l'Italie à se fondre en une seule, dont l'objet serait de développer la colonie d'Assab, dans la mer Rouge. Dans le cas où cette fusion ne réussirait pas, le gouvernement était décidé à créer une société entièrement nouvelle, à laquelle il garantirait pendant un certain nombre d'années 5 à 6 0/0 du capital. Les hommes

d'Etat italiens estimaient qu'Assab pourrait devenir assez rapidement le grand entrepôt du commerce de la mer Rouge et de toute la région avoisinante de l'Afrique. Plusieurs maisons de commerce étrangères ont sollicité l'autorisation d'y former des dépôts de charbon.

Ainsi qu'on le voit, l'Italie a été obligée d'accepter la théorie anglaise de la souveraineté de l'Egypte et, par conséquent, du sultan, son suzerain, sur toute la côte occidentale de la mer Rouge.

Mais il ne suffisait pas de fonder un établissement commercial à Assab, il fallait aussi songer à lui créer des débouchés. C'est dans ce but que plusieurs voyageurs italiens, MM. Cecchi, Antinori, etc, allèrent explorer le Choah. Dans les premiers jours du mois de septembre, le comte Antonelli quittait Naples, chargé par le gouvernement italien d'une mission auprès du roi de Choah, Ménélick II, auquel il devait remettre de nombreux présents. Après avoir fait sa provision à Aden, le comte Antonelli se rendit à Zeïla et, de là, à Obock, où il comptait enrôler comme escorte des indigènes que le roi africain avait envoyés auprès de M. Soleillet.

Ajoutons qu'une société agricole était en formation à Milan pour faciliter une grande émigration des Italiens en Tripolitaine.

CHAPITRE II.

ORGANISATION GÉNÉRALE. – ADMINISTRATION. – PERSONNEL.

I. France : **Ministère de M. Gougeard ; programme de M. Gougeard ; réforme du régime administratif des arsenaux ; réforme du régime économique et militaire des arsenaux ; séparation des colonies ; politique coloniale ; défense des côtes ; amélioration des ports militaires ; administration centrale ; organisation des arsenaux ; fouille à corps ; surveillance générale des arsenaux ; école supérieure de marine ; école du génie maritime ; école des mécaniciens ; liste générale d'embarquement ; résidence libre ; réduction des emplois à terre ; corps du génie maritime ; corps d'ingé nieurs-artilleurs ; service de santé ; commissariat.**

II. Angleterre : Situation générale ; budget. — III. Italie : situation générale ; budget. — IV. Allemagne : situation générale ; budget. — V. Russie : situation générale ; budget. — VI. Espagne : situation générale ; budget. — VII. Etats-Unis : situation générale ; budget. — VIII. Chili-Pérou.

I. — FRANCE. (1)

Pendant le cours de l'année 1882, le département de la marine a été successivement dirigé par M. le conseiller d'Etat Gougeard, qui faisait partie, depuis le 14 novembre 1881, du ministère Gambetta, puis par M. le vice-amiral Jauréguiberry, lors de la formation du cabinet du 30 janvier 1882, qui ramena au pouvoir M. de Freycinet. M. Jauréguiberry rattacha à la marine l'administration des colonies que son prédécesseur en avait fait séparer et placer dans les attributions du ministère du commerce. (2)

(1) Nous avons donné un développement exceptionnel au présent chapitre, à raison surtout de l'arrivée aux affaires de M. Gougeard, dont les réformes constituent l'évènement le plus considérable qui se soit produit depuis longtemps dans le domaine administratif de la marine.

(2) M. Berlet, député, fut nommé sous-secrétaire d'Etat par décret du 30 janvier 1882 et M. le vice-amiral Peyron, chef d'état mojor général, par décret du 31.

Lors de la chute du cabinet Freycinet, occasionnée, comme on sait, par le refus de la Chambre de voter les crédits nécessaires pour assurer la protection maritime du canal de Suez, l'amiral Jauréguiberry continua à détenir, dans le ministère Duclerc, le portefeuille de la marine *et des colonies.*

Ministère de M. Gougeard.

Le ministère Gougeard, sympathiquement accueilli par les uns, vivement attaqué par les autres, aura du moins eu cette fortune particulière de provoquer un mouvement d'opinion, qui laissera une trace profonde et originale dans l'histoire maritime de notre pays. Il n'est pas donné à tout le monde de piquer la curiosité de ses contemporains, de soulever la controverse, fût-elle ardente, passionnée jusqu'à l'injustice. Cette agitation, lorsqu'elle procède de la préoccupation désintéressée du bien public, du noble souci de la grandeur de la patrie, est saine, salutaire, féconde. Elle réveille les esprits, relève les caractères, stimule les activités, fait éclore les aptitudes qui s'ignoraient.

S'imposer aux hommes par la puissance des idées, les diriger par la vérité, n'ambitionner d'exercer sur eux d'autre dictature que celle de la persuasion, selon l'expression du grand patriote qui fut l'ami intime de M. Gougeard, c'est là le propre des natures d'élite. «Messieurs, disait le ministre de la marine de M. Gambetta, en terminant son allocution aux officiers généraux rassemblés devant lui, je vous dis au revoir, mon intention étant de présider souvent les Conseils supérieurs et les hautes commissions. C'est là, dans ces entretiens, qui ont toujours par leur nature quelque chose de privé et

d'intime, que je trouverai chez vous le concours qu'il me faut, car je veux, non-seulement vous commander, mais encore vous convaincre. »

Ce qui caractérise en effet M. Gougeard, c'est une profonde conviction dans la puissance des idées jointe à un absolu désintéressement. On retrouve ces deux traits dans chacun des actes de son existence et de sa carrière.

C'est par désintéressement, par fidélité à ce qu'il croyait être la vérité et le bien du pays, qu'attaqué violemment par la presse à propos de ses projets de suppression des ports d'armement de Rochefort et de Lorient, il persista jusqu'au bout dans sa manière de voir et sut résister aux objurgations, aux attaques, aux obsessions de toutes sortes. Combien d'autres, à sa place, n'eussent pas hésité à se rétracter ou à faire de souples concessions afin de transformer les circonscriptions de ces deux ports en plate-formes électorales ! Quelle facile popularité il pouvait récolter, surtout à Lorient, sa ville natale, parmi les classes ouvrières qui avaient accueilli son élévation au pouvoir avec tant de sympathie ! Sa loyauté fut à l'épreuve des suggestions de l'intérêt personnel et des liens les plus étroits de la naissance.

Ne retrouve-t-on pas les mêmes sentiments dans les paroles suivantes qu'il adressa aux officiers généraux, le jour de son arrivée au ministère : « Avant peu, quand il vous aura été donné de vous apercevoir que, sans aucun souci de moi-même, je n'ai d'autre but que de faire régner l'ordre et la justice, de mettre chacun à sa place, chaque chose en son lieu, pour l'honneur de la France, de la marine et de la République, vous m'accorderez votre confiance pour l'œuvre importante que je veux entreprendre. »

Du reste, indépendamment de sa valeur intrinsèque,

cette œuvre présentait déjà des garanties de succès par l'heureux choix des collaborateurs que M. Gougeard avait eu le talent de s'adjoindre. Au corps des officiers de marine, il avait emprunté un officier brillant entre tous, M. le commandant Besnard, qui seconda le ministre en qualité de chef d'état-major, ainsi que le lieutenant de vaisseau Pephau, actuellement capitaine de frégate, et qui remplit avec autant de distinction que de dévouement les fonctions d'aide-de-camp ; au corps des ingénieurs, M. Bourdelles, des ponts et chaussées, et M. Hauser, du génie maritime, qui prirent une part active aux travaux de réorganisation des ports et des arsenaux projetés par le ministre ; au conseil d'Etat, M. Henri Ducos, un des auditeurs les plus jeunes et les plus distingués de ce grand corps, dont la compétence juridique fut particulièrement précieuse pour l'étude des questions contentieuses ; à l'administration centrale, son sympathique bibliothécaire, M. Léon Renard, auquel fut confié le service de la presse et dont le concours fut aussi dévoué qu'éclairé ; au commissariat, M. le sous-commissaire Broni, aussi modeste qu'instruit.

Quant à nous, nous nous honorerons toute notre vie d'avoir coopéré, à notre rang, à cette œuvre que nous osons qualifier de nationale et dont l'inspirateur était, avec M. Gougeard, le « grand patriote » dont la mort fut pour la France un deuil public.

M. Gougeard, disions-nous, n'a jamais obéi dans sa conduite qu'à des idées désintéressées. N'est-ce pas l'amour de la simplicité qui lui faisait supprimer la qualification « d'Excellence, » employée parfois dans la correspondance officielle ? N'est-ce pas la gratitude et le désir de rendre un hommage mérité à la vaillance, qui

l'inspiraient lorsqu'il faisait obtenir la médaille militaire à son ancien chef, l'amiral Pothuau, et donner le nom de ce sympathique officier général au port des Salins-d'Hyères ? A quels sentiments obéissait-il, si ce n'est à l'esprit de justice, au respect de la liberté de conscience, à la sollicitude pour les humbles, lorsqu'il ordonnait de réintégrer dans leurs emplois deux maîtres principaux injustement frappés ? N'était-ce pas non plus par souci de relever la dignité humaine qu'il supprimait l'humiliante coutume de la fouille à corps pratiquée indistinctement sur tous les ouvriers à la sortie des chantiers ? Et ces mobiles généreux auxquels M. Gougeard cédait par une inclination instinctive de sa nature, ne lui faisaient pas perdre de vue les exigences de la discipline ni les tutélaires sauvegardes de la responsabilité. Lorsqu'il prenait en main la défense des droits moraux et des droits civils des ouvriers, il n'omettait pas de leur rappeler avec fermeté leurs devoirs professionnels. « Les arsenaux, disait-il, sont des lieux exclusivement réservés au travail. Toute autre préoccupation doit en être bannie. Pendant leur présence sur les travaux, les ouvriers doivent aux ordres de leurs chefs la soumission la plus complète et la plus absolue. Hors de l'arsenal, ils leur témoigneront le respect et la déférence auxquels ils ont droit. Ils doivent surtout à l'Etat l'emploi utile et fructeux de leur temps et ne perdront jamais de vue qu'ils accomplissent un devoir social d'une importance extrême, que la valeur des instruments de guerre et surtout leur rapidité d'exécution dépendent de leur aptitude professionnelle et de leur zèle. Le ministre fera tout pour le stimuler. En même temps, des études seront entreprises pour qu'à l'avenir le supplément de solde soit la récompense légitime du travail réellement accompli. »

De même, lorsqu'à propos de l'échouage de la *Dévastation*, le commandant de ce cuirassé avait été, sur ses ordres, traduit devant une commission d'enquête, il écrivait ces lignes, qui attestent une profonde connaissance du cœur de l'homme et des secrets ressorts par lesquels on lui fait faire de grandes choses :

« Il importe de se préoccuper d'inculquer aux jeunes officiers lè sentiment de leur responsabilité limitée, afin que de bonne heure, habitués à en avoir conscience, ils arrivent aux responsabités suprêmes sans en être écrasés. Si importante que soit la conservation de notre précieux matériel, il y a quelque chose qui me préoccupe plus encore : c'est la valeur du personnel qui lui donne la vie, sans laquelle il n'a pas de raison d'être. Il importe pardessus tout que chacun, ayant toujours présente à l'esprit la responsabilité qui lui incombe, n'en soit cependant pas paralysé : rien ne serait plus malheureux, plus contraire à l'intérêt vital de la marine que de voir se perdre l'esprit d'initiative, la pleine confiance en soi-même, qui seuls peuvent conseiller et permettre les grandes choses. »

S'il avait des vues larges, élevées, s'il était doué d'un rare esprit de synthèse, lui permettant d'embrasser les questions par leurs grands côtés, il ne dédaignait de descendre dans les détails administratifs, surtout lorsque ces détails, par leur importance, étaient de nature à compromettre les intérêts généraux. C'est ainsi qu'il adressa différentes circulaires, soit pour rappeler l'inspection à la vigilance dans la vérification des liquidations de pensions (5 décembre 1881), soit pour signaler des irrégularités constatées dans l'administration et la comptabilité intérieure des régiments d'artillerie (6 décembre 1881), soit pour recommander d'apporter plus de soin dans la

rédaction des cahiers des charges (11 décembre 1881). En matière d'administration, il n'y a pas de petits détails ; l'œil du chef ne doit pas dédaigner de se porter dans toutes les directions afin d'inciter chacun à une salutaire vigilance.

C'est ici le cas de citer ce que M. Gougeard pensait du rôle du contrôle auquel il attachait une si grande importance et qu'il voulait un et indépendant.

« Il sera toujours déplorable, écrivait-il, de réunir dans un même corps les fonctions d'administration et celles du contrôle ; leur cumul ne peut avoir pour résultat certain que d'en faire négliger une partie et la reléguer en second plan. Les qualités que l'on doit chercher à développer chez l'administrateur et chez le contrôleur sont d'ordre absolument différent. Le contrôle a toujours quelque chose d'essentiellement facultatif ; l'administration, au contraire, est un service d'action se trouvant chaque jour en présence de nécessités urgentes et auxquelles elle ne peut se soustraire sans produire des à-coup et des arrêts. »

Programme de M. Gougeard.— La soudaineté de la chute du cabinet dont M. Gougeard faisait partie, ne lui permit pas d'appliquer toutes les mesures qu'il méditait depuis longtemps. Tout au plus put-il faire une rapide esquisse de certaines réformes. Maître du temps, avec les collaborateurs dont il s'était entouré, il eût procédé différemment et ses actes eussent pu être plus féconds. « Toutes ces réformes, disait-il dans son discours inaugural, doivent s'accomplir. Nous y mettrons le temps nécessaire. Nous irons pas à pas. Nous marcherons prudemment. Aucune réforme ne sera tentée qui n'ait été mûrement réfléchie, profondément étudiée. » Telle est aussi la raison pour laquelle il lui a été impossible de

consulter les conseils, sûr qu'il était, d'ailleurs, de leur adhésion et de leur appui.

Bien qu'elle ait été brusquement interrompue par les circonstances, en pleine incubation, l'œuvre de M. Gougeard n'aura pas été stérile. Elle a fini, d'ailleurs, par rallier nombre de suffrages qui lui étaient d'abord hostiles. Son successeur lui-même, comme nous le verrons plus loin, ne se l'est-il pas assimilée dans ses lignes essentielles, n'en a-t-il point fait la base des mesures principales décrétées pendant son passage au ministère.

Or, quelle meilleure sanction peut-on désirer que la conversion de ses adversaires et la consécration de l'expérience ? C'est, du reste, une grave erreur de croire que les idées émises par M. Gougeard étaient aussi nouvelles qu'on s'est plu à le dire. Il en avait trouvé le principe en étudiant, d'après les pièces originales, le long passé de la marine, en se reportant à ses époques de splendeur et de gloire. Les vérités qu'il voulait faire revivre avaient reçu l'approbation des meilleurs esprits ; elles avaient été seulement perdues de vue, et c'est ainsi qu'il pouvait dire : « Si nous avons péché, beaucoup péché même, c'est surtout par ignorance. »

Réforme du régime administratif des arsenaux. — La principale préoccupation de M. Gougeard, préoccupation à laquelle répondait la publication de son premier ouvrage [1], était la réorganisation du régime administratif de nos ports. C'était là comme la clef-de-voûte de la réforme générale qu'il projetait.

---

(1) *Les Arsenaux de la Marine*, tome I : *Organisation administrative*. Paris, Berger-Levrault et Cᵉ, 1882. — Nous avons donné une analyse détaillée de cet important ouvrage dans notre dernier volume, p. 161.

Ce n'est pas arbitrairement que M. Gougeard avait concentré tout d'abord ses investigations et ses études sur les ports. Il était rationnel, il était méthodique qu'ayant surtout pour objectif une réforme économique, depuis si longtemps réclamée par les Chambres, il allât droit à la source, à la cause première de l'activité maritime, l'*arsenal*, dont les dépenses pèsent si lourdement sur le budget et qui est le point de départ, dans le domaine plus abstrait et si compliqué de la réglementation, de l'activité administrative sous toutes les formes qu'elle revêt. De la sorte se trouvait embrassé, suivant l'ordre logique de la génération des faits administratifs et avec un juste sentiment des corrélations réciproques, l'ensemble des éléments et des rouages qui constituent la marine, à savoir : le *personnel*, le *matériel* et la *comptabilité*.

C'est encore la logique et l'esprit de méthode qui conseillaient à M. Gougeard de réunir sous la même direction les services de même nature, autrefois disséminés et sans cohésion. De là cette création féconde de trois groupes : 1° le groupe *flotte*, placé sous les ordres du major général de la flotte, représentant le côté navigation et armement, c'est-à-dire la force militaire maritime organisée et disponible pour l'action sur mer ; 2° le groupe *usine*, dirigé par un ingénieur général, représentant la force productrice du matériel naval ; 3° le groupe *approvisionnements généraux, vivres, hôpitaux et prisons*, confié au commissaire général, devenu le grand pourvoyeur des objets de matériel et d'alimentation. Chacun des fonctionnaires placés à la tête de ces groupes devait être président du conseil d'administration chargé de gérer son groupe et ordonnateur en matières et en deniers. L'ancien conseil d'administration du port devait prendre le

nom de *Conseil du port* et être composé, sous la présidence du préfet maritime, des présidents des conseils d'administration des groupes. Il résultait de l'économie de cette organisation que, de même que l'administrateur supérieur du port était le préfet maritime agissant en conseil d'administration, de même que l'administrateur du navire ou d'un corps de troupe était le capitaine, le chef de corps agissant en conseil d'administration, de même les administrateurs des différents groupes étaient le major général de la flotte, l'ingénieur général et le commissaire général agissant également en conseil d'administration. C'était là une grande simplification.

En effet, M.Gougeard ne se bornait pas, ce qui n'eût été qu'une modification de forme, à grouper méthodiquement les différents services suivant leurs attributions naturelles. Allant au fond des choses et poursuivant son objectif, il se préoccupait des mesures propres à rendre la production du groupe usine aussi rapide et aussi économique que possible. Pour cela, il étudiait les moyens de réduire les frais généraux et d'arriver à connaître exactement le prix de revient des objets fabriqués. Selon M. Gougeard, la meilleure manière d'atteindre ce double résultat, était de rapprocher la marine des conditions dans lesquelles opère l'industrie, en réunissant dans les mains du même fonctionnaire l'action sur le matériel et le personnel autrefois séparés. Un autre moyen de simplifier les rouages, de diminuer les prix de revient, d'inciter à l'économie, c'était de faire que celui qui a l'initiative et la responsabilité technique de la production eût aussi la responsabilité financière, c'est-à-dire qu'il fût ordonnateur et responsable.

M. Gougeard pensait avec raison que lorsque celui qui

produit aurait à la fois la libre disposition et la responsabilité de la matière et du personnel qu'il emploie, ainsi que de l'argent avec lequel il paie, lorsqu'en un mot il serait véritablement administrateur, l'économie entrerait forcément dans ses calculs ; il serait porté à simplifier, à améliorer ses procédés ; il fabriquerait à meilleur compte et plus rapidement, car la rapidité d'exécution, qui s'impose, d'ailleurs, à notre époque de progrès incessants, est aussi un facteur de la diminution du prix de revient.

Pour ce qui est de la comptabilité, M. Gougeard s'était mis en quête des procédés permettant d'arriver, de la manière la plus simple et la plus sûre, à la constatation, à la justification et au paiement de la dépense. Il voulait que les comptes fussent établis par port et que la comptabilité fut unique et centralisée afin d'être instructive. En ce qui concerne le payement de la dépense, M. Gougeard se prononçait contre l'unité d'ordonnancement telle qu'elle existe dans les ports et voulait que chaque chef de groupe eût la responsabilité de l'ordonnancement des dépenses afférentes à son service.

Enfin, comme suprême garantie de la régularité de la gestion administrative, M. Gougeard préconisait l'institution d'un contrôle un et indépendant. Tout en laissant aux contrôleurs le bénéfice de la loi de 1834 en tant qu'officiers, M. Gougeard voulait leur donner une hiérarchie propre, sans aucun rapport avec celle des officiers des autres corps. Ils ne devaient plus porter l'uniforme ; leur action devait consister en une ingérence facultative et inopinée, uniquement inspirée par l'esprit de recherche et d'investigation.

Ainsi qu'on le voit, l'organisation imaginée par M. Gougeard en constituant trois groupes se gérant sous

forme de conseils d'administration, autonomes et triplement responsables de l'emploi de la matière, du personnel et de l'argent mis à leur disposition, avait pour but principal d'arriver à diminuer les frais généraux et à se rendre compte des prix de revient. Par la solidarité établie entre la responsabilité technique et la responsabilité financière, le constructeur était incité à l'économie et à la rapidité d'exécution. La comptabilité, unique et centralisée, permettait de connaître ce que coûte chaque établissement et de comparer son fonctionnement économique à celui des autres établissements. Enfin, les comptes, établis plus clairement, rendaient facile l'exercice d'un contrôle devenu indépendant.

Les idées de M. Gougeard, en ce qui concerne l'établissement des comptes par port, entraînaient, par une conséquence logique, le remaniement de la contexture du budget qui, présenté dans sa forme actuelle, ne permet pas d'avoir une idée précise et suffisamment détaillée de l'affectation des crédits. L'ancien ministre de la marine voulait donner au budget une structure plus rationnelle correspondant, dans ses lignes générales, aux grands groupes administratifs et permettant de dresser les comptes avec plus de clarté. Il voulait, en un mot, établir une correspondance, une connexité plus étroite, plus précise, entre les dispositifs du *budget* et du *compte*.

Telle est, esquissée à larges traits, la réforme administrative des arsenaux projetée par M. Gougeard et exposée dans le premier volume de son ouvrage. Nous verrons plus loin dans quelle mesure son court passage au ministère lui permit d'appliquer ses idées.

Réforme du régime économique et militaire des arsenaux. — Dans un second volume (1), publié au mois d'avril 1882, M. Gougeard, poursuivant ses études, faisait ressortir les défectuosités du fonctionnement des ports, au point de vue économique, industriel et militaire, et montrait la possibilité d'obtenir, avec les mêmes crédits budgétaires, grâce à une organisation plus rationnelle, un plus grand rendement de puissance militaire.

Selon M. Gougeard, l'essence, le génie de la guerre maritime est l'*offensive*. « Si les opérations militaires sur terre peuvent, à la rigueur, être envisagées au point de vue offensif et défensif, on peut dire que, sur mer, la guerre est terminée, la querelle vidée, lorsque l'un des belligérants est réduit à la défensive, renfermé dans un port, sans espérance de pouvoir reprendre l'offensive dans un espace de temps limité. » Aussi, dans le programme des réformes qu'il avait en vue, l'ancien ministre de la marine attachait-il une importance capitale à ce que l'endroit qui est comme le point d'appui, la base de l'action maritime, c'est-à-dire le *port*, fût doté avant tout des moyens propres à réaliser cette qualité maîtresse. Préparer l'offensive, produire l'instrument de combat en temps de paix ; le ravitailler, le réparer, lui offrir un refuge, en temps de guerre, tel est, suivant M. Gougeard, le double rôle du port militaire. Et celui-ci ne peut remplir ce rôle dans des conditions satisfaisantes, que s'il est précédé de son complément indispensable : la *rade*, lieu où la flotte prépare son essor en vue de l'action et où, défaite, elle trouve un abri pour reprendre haleine et panser ses plaies.

La rade doit être d'une sécurité absolue, et cette condi-

(1) *Les arsenaux de la marine*, tome II : *organisation économique, industrielle et militaire*, par M. Gougeard, ancien ministre de la marine, Paris, Berger-Levrault, 1882.

tion ne peut être obtenue qu'autant qu'elle est fermée par des passes assez étroites pour être facilement défendables avec de l'artillerie, des torpilles fixes, des obstacles improvisés et aussi avec de petits bâtiments appropriés à ce rôle. La sécurité de la rade est-elle douteuse, mieux vaut la mer avec son immensité et la somme des chances heureuses ou malheureuses qu'elle comporte pour les deux adversaires. « Se confier à elle, c'est, comme disait M. Gougeard dans son fier et beau langage de marin énergique, la résolution que ne doivent pas hésiter à prendre les âmes viriles et les cœurs bien placés. »

Passant en revue les différents points du littoral offrant des rades sûres, M. Gougeard décernait la palme à Toulon, qui réalise la rade-type. Il énumérait les travaux d'amélioration que réclament Cherbourg, Brest, Lorient, et insistait particulièrement sur Rochefort, qui manque des caractères essentiels du port de guerre et n'a qu'une apparence de rade. Quant aux ports de commerce, qui peuvent en effet se contenter des embouchures des rivières pour abriter les navires, ils n'ont pas de rades.

M. Gougeard attachait un grand prix aux services que les ports de commerce peuvent rendre à la flotte en temps de guerre. Il estimait que l'Etat a bien fait de favoriser la création des chantiers et des ateliers privés. C'est de l'argent bien placé. Dans la Manche, Dunkerque, par son rapprochement de l'Allemagne, présentait, à ses yeux, une grande importance, ainsi que le Havre. Dans l'Océan se trouvent Nantes, Bordeaux, et, sur la Méditerranée, Toulon, dont Marseille, la Seyne et la Ciotat peuvent être considérés comme les annexes.

Mais s'il était partisan de l'utilisation, au point de vue du ravitaillement des navires, des ports refuges « qu'on

ne saurait posséder en trop grand nombre, » M. Gougeard estimait qu'il serait de mauvaise administration de multiplier les établissements de construction, les arsenaux. Ce serait éparpiller ses forces. Le port de refuge n'implique pas nécessairement l'arsenal. On a fait de ces deux centres une confusion qu'il s'attachait à dissiper.

Après avoir envisagé, comme nous venons de le voir, le port dans ses relations naturelles avec la géographie générale du littoral, l'ancien ministre l'étudie en lui-même, localement, dans ses relations avec la topographie de la localité où il est situé. A ce point de vue, le port, pour être dans de bonnes conditions, doit avoir des communications rapides et faciles avec son complément nécessaire, la rade. Il doit être à l'abri des attaques directes de l'ennemi, des feux courbes et des bombardements. M. Gougeard s'efforce en passant, de réagir contre l'exagération des dangers des bombardements où l'assaillant se trouve nécessairement dans une situation d'infériorité.

Au point de vue de sa configuration intérieure, le port doit être à bassin et à plan d'eau constant, et, pour rendre plus expéditifs l'armement et la préparation des grandes opérations militaires, il doit être disposé de telle façon qu'une distance aussi petite que possible sépare les magasins et les ateliers du navire, qui doit pouvoir accoster à des quais ou à des appontements préparés *ad hoc*.

Comparant à ces conditions rationnelles la situation présente de nos ports militaires, leur fonctionnement industriel vicieux et leurs emménagements défectueux, M. Gougeard démontre par des chiffres officiels irréfutables, l'influence onéreuse de cet état de choses pour nos finances. Pour lui, le remède est dans la *spécialisation des ports*. Lorient réorganisé suivant ses

vues, avec une concentration des travaux qui, bien loin de nuire à l'action, la rendra plus efficace, donnerait une économie de frais généraux de 40 0/0.

Dans un chapitre, qui n'est pas le moins intéressant de l'ouvrage, le port est étudié au point de vue du genre des constructions qu'il convient d'y effectuer de préférence. Tout d'abord, M. Gougeard déduit les types des navires qui doivent figurer dans la flotte, de la nature de l'action maritime à laquelle ils sont destinés. Ainsi, les navires faits pour agir dans les bassins européens et formant le groupe des *navires à action restreinte*, ne doivent, selon M. Gougeard, être construits qu'en fer ou en acier, le métal permettant seul le système cellulaire, qui fait la part de l'eau et assure la flottabilité. Pour les navires destinés à agir dans les mers lointaines, ou *navires à action indéfinie*, le poids du blindage sera plus utilement transformé en soutes à charbon, à vivres et à eau, de même que l'impossibilité où est ce genre de navires de passer au bassin à des époques rapprochées oblige à lui donner un revêtement en bois, le seul qui puisse recevoir un doublage en cuivre. Pour ces raisons, la construction mixte convient mieux à ces navires. Quant au lieu, à la zône climatérique où les diverses constructions seront exécutées dans les meilleures conditions, M. Gougeard est d'avis que les constructions en bois et les constructions mixtes devront être concentrées sous le ciel clément du Midi, à Toulon, et celles en fer et en acier, à Cherbourg, Brest et Lorient.

On voit quelle logique serrée forme la trame de cet ouvrage, qui est à la fois l'œuvre d'un penseur et d'un véritable écrivain.

Un chapitre particulièrement instructif et qui a produit

une grande sensation dans le monde maritime, est celui consacré à l'artillerie navale. M. Gougeard se montre partisan des pièces de gros calibre, et il constate avec douleur que nos bâtiments sont armés de canons inférieurs à ceux de l'Angleterre et de l'Allemagne. Cette dernière puissance est, selon lui, en possession d'une supériorité incontestable. Elle seule a vu juste dans la question du métal à canon, en adoptant hardiment l'acier. L'Angleterre et la France ont commis une méprise en employant le fer forgé et la fonte. Nos voisins d'Outre-Manche se sont, de plus, trompés en s'en tenant au chargement par la bouche, aujourd'hui détrôné par le chargement par la culasse.

L'espace limité dont nous disposons ici ne nous permet que de mentionner les questions les plus importantes qui sont traitées dans le second volume de M. Gougeard. Dans d'autres chapitres, l'auteur étudie les rapports de la marine avec l'industrie, pour laquelle il a de grandes sympathies ; les travaux d'amélioration que réclament nos ports militaires ; le fonctionnement des ports en temps de paix et en temps de guerre ; enfin la défense des côtes et des colonies qui, dans l'opinion de l'ancien ministre, doit être confiée à la marine.

Maintenant que nous avons exposé les principes fondamentaux de la réforme d'ensemble que M. Gougeard, écrivain, se proposait d'apporter à l'organisation des arsenaux, il nous reste à passer en revue ses principaux actes comme ministre et à les comparer avec les mesures similaires que son successeur crut devoir prendre en conformité ou en contradiction avec ses idées.

Séparation des colonies. — M. Gougeard avait exigé,

comme condition de son acceptation du portefeuille de la marine, que l'administration des colonies serait séparée de ce département et rattachée au ministère du commerce. « Vous avez déjà pu voir, par la constitution même du cabinet, disait-il dans son allocution aux officiers généraux de la marine, que les colonies ne sont plus avec nous. La marine cesse d'intervenir dans leur administration politique, civile et judiciaire, mais elle conserve leur garde et leur défense. Le lien qui les unissait est réduit à sa juste mesure ; il n'est ni affaibli, ni rompu, car cette union est indissoluble. La grandeur de la marine et celle des colonies ont toujours marché de concert. Vous les avez vu disparaître ensemble dans les grands désastres de la guerre de Sept ans, puis notre marine se relève et notre empire colonial s'agrandit et prospère. » Le maintien du service des colonies comme annexe de la marine était depuis longtemps considéré comme une charge aussi lourde que gênante. Un seul ministre, d'ailleurs, peut-il s'occuper, avec une attention et une compétence égales, des questions si nombreuses et d'ordre si différent que soulève l'administration simultanée de la marine et des colonies ?

Mais s'il abandonnait l'administration des colonies, M. Gougeard entendait en conserver la défense en laissant au gouverneur civil le droit de réquisition de la force armée. Il s'agissait, dès lors, de faire le départ entre la partie purement administrative et la partie militaire concernant la défense. Une commission, placée sous la présidence du contre-amiral Galiber et composée de M. Michaux, directeur des colonies, de M. Cousin, commissaire général, de M. Roy, sous-directeur, et de M. Bideau, inspecteur, fut chargée par le ministre de réviser dans ce sens les décrets relatifs à la constitution des colonies.

Cette délicate question d'attributions devait sortir du domaine de la controverse administrative et se poser d'une manière plus positive, le jour où le ministre de la marine eut à pourvoir à la nomination du commandant en chef des forces de terre et de mer en Indo-Chine. Nous ne pouvons mieux faire, pour mettre le lecteur à même de se rendre compte de la position prise par M. Gougeard dans cet intéressant débat, que de reproduire le texte même du rapport et du décret qu'il soumettait, le 20 janvier 1882, à l'approbation du Président de la République :

Monsieur le Président,

Lorsque les fonctions de gouverneur de la Cochinchine ont cessé d'être exercées par un officier général, le décret qui a nommé un gouverneur civil a placé sous ses ordres les commandants des forces de terre et de mer, parce que ces officiers dépendaient du même département ministériel que le gouverneur lui-même ; il y avait ainsi unité de direction et le ministre de la marine pouvait, sans inconvénient, déléguer à un fonctionnaire relevant de son administration des pouvoirs incessamment contrôlés par lui-même.

Mais, aujourd'hui que la séparation des colonies du ministère de la marine est un fait accompli, que le gouverneur ne relève plus que du ministre du commerce, alors que la défense des colonies demeure entière entre les mains de la marine, l'état de choses doit subir d'importantes modifications. Les décrets destinés à les consacrer sont en voie de préparation, et, d'accord avec mon collègue M. le ministre du commerce et des colonies, nous les soumettrons prochainement à votre haute sanction. Mais je crois qu'il est urgent de faire, dès à présent, la séparation des pouvoirs et d'établir, sur une base nouvelle, les attributions du gouverneur vis-à-vis des commandants des forces de terre et de mer.

D'un autre côté, pour assurer la promptitude dans l'exécution et le bon emploi des forces, il importe que les services militaires et maritimes soient concentrés dans la même main.

Si vous approuvez les considérations que j'ai eu l'honneur de vous exposer, je vous prie de vouloir bien revêtir de votre signature le décret ci-joint.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le ministre de la marine,

GOUGEARD.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre de la marine,
Vu les décrets du 13 mai 1879 et 14 novembre 1881.

Décrète :

Art. 1er. — Un officier général de la marine exerce, en Indo-Chine, les fonctions de commandant en chef des forces de terre et de mer.

Art. 2. — Il a sous ses ordres les troupes françaises et indigènes cantonnées dans la Cochinchine française, l'Annam et le Tong-Kin ; les bâtiments de guerre stationnés sur les côtes de l'Annam, dans le golfe de Siam et au Tong-Kin, et généralement tous ceux attachés à la station de Cochinchine, telle qu'elle est délimitée par les instructions antérieures. Il exerce, vis-à-vis de l'arsenal de Saïgon, les fonctions attribuées aux préfets maritimes dans les arsenaux marimes de France.

Art. 3. — Sont et demeurent abrogées, en ce qu'elles ont de contraire au présent décret, les dispositions des décrets sus visés.

Art. 4. — Le ministre de la marine est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et au *Bulletin officiel de la marine.*

Fait à Paris, le 20 janvier 1882.

JULES GRÉVY,

Par le Président de la République :

Le ministre de la marine,

GOUGEARD.

La promulgation de ce décret donna lieu, de la part des députés coloniaux, à une protestation basée sur ce qu'il aurait dû être également contresigné par M. le ministre des colonies. A supposer que ce grief de pure forme fût fondé, pouvait-il prévaloir contre la justesse et la solidité de la doctrine soutenue par M. Gougeard ?

Depuis longtemps, disait-il dans une lettre adressée à M. de Mahy, je pense, et sur ce point je suis certain d'être en parfait accord avec le Parlement et avec le pays tout entier, qu'il convient de rendre les colonies à un ministère qui n'ait rien de militaire, afin d'y réaliser enfin ce rêve si longtemps caressé, mais qui s'est toujours évanoui, de l'établissement définitif du gouvernement civil et de l'assimilation complète des colonies avec la mère patrie. Tant que vous dépendrez du ministère de la marine, le rétablissement des gouverneurs militaires peut se faire par simple décret, par pur caprice, et vous serez toujours désarmés, contre cette éventualité. Mais ces colonies, il faut les garder, il faut les défendre, il faut encore y assurer l'ordre public si, contre toute attente, il venait à être menacé, et seul le ministre de la marine peut être chargé de ce soin. Les militaires cesseront d'avoir toute action, toute immixtion, lointaine ou prochaine, dans la politique, dans l'administration intérieure de nos colonies; ils n'entreront pas dans les conseils; jamais ils ne seront appelés à remplacer le gouverneur qui aura toujours le droit de les requérir. Cette réquisition a des sanctions pénales. Le commandement n'en a pas et j'appelle sur ce point vos plus sérieuses méditations. Quant aux entreprises que vous pourrez en craindre, outre que c'est là faire à d'honnêtes gens une injure qu'ils ne sauraient mériter, j'estime que la loi, qui punit de pareils actes de la peine de mort suffit et que ceux qu'elle ne parviendrait pas à retenir dans le devoir seraient peu disposés à y rentrer devant un ordre verbal ou même écrit... »

La chute soudaine du ministèré du 14 novembre laissa sans solution cette intéressante question de droit administratif qu'avait fait naître la séparation des colonies de la marine. Dans son second volume (1), M. Gougeard a maintenu avec une grande force de logique la thèse qu'il avait soutenue au pouvoir. « Le même ordre d'idées, disait-il, nous conduit à conclure que la marine doit rester chargée de la défense et de la garde des colonies. Certes, personne plus que nous n'est disposé à affirmer que les colonies appartiendront à celui qui saura rester maître de

(1) Pages 368 et 371.

la mer; mais si cette condition cesse d'être remplie, plus leur défense devient difficile et plus elle doit être concentrée dans une seule main et revêtir ce caractère mixte à la fois maritime et territorial qui seul peut efficacement protéger le territoire continental de la France. La première nécessité qui s'impose consiste à faire un départ exact entre le domaine de l'administration coloniale sous toutes les formes et celui des choses militaires et maritimes.

« Ce départ n'est pas aussi difficile qu'on pourrait le croire et nous y étions parvenu. Nous étions loin pourtant de nous dissimuler les difficultés tout au moins initiales d'une semblable entreprise. La principale avait trait au défaut presque complet de personnel, qu'un département différent ne pouvait trouver ailleurs que dans la marine, à ses débuts et jusqu'au jour où il aurait pu s'en créer un qui lui appartînt véritablement en propre. Il restait à proportionner l'effort au but militaire poursuivi, à renfermer l'action maritime dans ses justes limites pour la rendre efficace, à répartir le personnel en vue du but poursuivi. Il convient encore de remarquer que cette séparation de pouvoirs, telle que nous l'entendons, est la seule qui permette d'appliquer résolument toutes les mesures libérales, de confier la haute administration à des gouverneurs civils, et enfin de marcher résolument dans la voie de l'assimilation, la seule que nous puissions suivre aujourd'hui. Il ne viendra, en effet, jamais à l'esprit d'un homme sensé de donner en temps de paix, le commandement des forces de terre et de mer, dont il n'a du reste absolument que faire, à un gouverneur civil, tandis qu'il faudra bien les lui enlever pendant la guerre et cela parce qu'il serait absolument hors d'état de l'exercer. Nous supposons bien

entendu qu'on s'est adressé à de véritables gouverneurs civils, administrateurs éprouvés, et non à un personnel hybride, ce qui constitue à notre avis le plus mauvais des choix. De plus, nous estimons que ce prétendu droit au commandement manque de sanctions pénales, tandis qu'il n'en est pas de même du droit de réquisition. C'est en effet une grave erreur de croire qu'il suffit, pour ceux qui ne sont pas militaires, d'inscrire dans un décret le droit au commandement, pour donner à ce droit une sanction pénale efficace. Il faudrait que les textes du Code pénal militaire s'y prêtassent ; or, comme en matière criminelle, tout est de droit étroit, il suffit de les lire pour s'assurer qu'ils sont en parfaite discordance avec une semblable prétention. C'est à peine si nous voulons discuter une dernière erreur, que nous n'avons pas trouvée sans surprise dans la bouche de gens auxquels on aurait dû supposer une connaissance plus approfondie du fonctionnement général des grands pouvoirs de l'Etat. Le gouverneur représente, dit-on, le Président de la République ; dès lors, il bénéficie comme lui de l'article 3 de la Constitution qui lui donne la disposition de la force armée. Outre que disposer de la force armée diffère beaucoup du droit au commandement, on oublie encore que le sixième paragraphe du même article prescrit que chacun des actes du Président de la République doit être contresigné par un ministre. Dès lors, la signature du ministre de la guerre ou de celui de la marine donne à l'acte en lui-même une sanction légale qui, sans cela, lui ferait absolument défaut. C'est cette signature qui permet de saisir efficacement les tribunaux militaires. On voit donc quelle immense différence il y a, au point de vue du droit pénal, entre le Président de la République et le gouverneur d'une colonie.

Il convient donc de modifier les actes constitutifs qui, et c'est le véritable grief que nous articulons, ont été faits exclusivement en vue des gouverneurs militaires. Il faut faire la part de ce qui est du domaine de la loi, de ce qui peut être réglé par décrets simples ou par décrets rendus en Conseil d'Etat. Les rapports des diverses autorités entre elles rentrent évidemment dans cette seconde catégorie. »

Le 30 janvier, lors de la constitution du cabinet de Freycinet, un décret rendu sur le rapport du président du Conseil, rattacha l'administration des colonies au ministère de la marine, et, le 1er février, un décret contresigné par l'amiral Jauréguiberry rapporta celui du 20 janvier par lequel M. Gougeard avait institué le commandement en chef des forces de terre et de mer dans l'Indo-Chine.

Politique coloniale. — En prévision de la gravité des évènements qui se préparaient dans l'Annam, M. Gougeard avait jeté les yeux sur le contre-amiral Pierre pour lui confier le commandement de nos forces navales dans ces parages. La mâle et énergique attitude de cet officier général à Madagascar a mis une fois de plus en lumière la sûreté de coup d'œil avec laquelle M. Gougeard sait choisir les hommes. Les évènements pouvaient nous conduire à agir avec vigueur, afin d'en finir d'un seul coup avec la résistance que nous opposait la cour de Hué ; mais il était nécessaire, avant d'engager toute action, d'étudier le terrain aussi bien stratégiquement que diplomatiquement. L'amiral Pierre, qui joignait à ses qualités militaires de réels talents de diplomate, talents que nous avons eu l'occasion de voir de près pendant les quatre mois de séjour que nous fîmes avec lui à Londres, où le ministre d'alors, l'amiral Cloué, nous avait envoyés pour les négociations de la question des pêcheries de Terre-Neuve, répondait merveilleuse-

ment par ses aptitudes à cette double exigence de la situation. Aussi bien, le cabinet Gambetta, qui avait plutôt, à ce moment, l'intention de réserver la question du Tonkin moins grave, moins pressante, à ses yeux, que celle d'Egypte, avait pris le parti de la faire tout d'abord étudier sur place par le regretté amiral. Les instructions données par M. Gougeard au commandant en chef des armées de terre et de mer en Indo-Chine, lui prescrivaient de se garder d'engager aucune action militaire, d'arrêter tout mouvement de troupes et de navires, de se renseigner exactement sur les forces de la Chine, d'étudier avec soin le terrain en faisant faire par les gens du pays les reconnaissances nécessaires. Quant le moment serait venu, l'objectif à donner à nos troupes aurait été l'occupation de la frontière du Yunnam. Le ministère voyait à cette politique l'immense avantage de donner à la Chine le rôle d'agresseur, de l'obliger à prendre l'offensive si elle tenait à faire prévaloir ses prétendus droits sur l'Annam. Nous avons dit : quand le moment serait venu, car M. Gougeard estimait qu'avant de faire de la politique coloniale, il fallait créer l'instrument propre à assurer le succès, en organisant une armée spéciale. Dans ce but, il avait envoyé MM. les lieutenants de vaisseau Bénier et Kœnig en mission, le premier, à Londres, le second, à la Haye, pour étudier l'organisation des armées coloniales de l'Angleterre et de la Hollande. De plus, le cabinet considérait qu'on ne pouvait engager une affaire aussi importante, avant qu'une discussion générale, consciencieuse et approfondie au sein du parlement, eût fait connaître au pouvoir exécutif s'il était ou non en parfaite concordance avec lui.

Défense des côtes. — Une question de la plus haute importance, celle de la défense des côtes, qui devrait selon

nous primer toutes les autres, fut agitée sous le ministère de M. Gougeard. En abandonnant l'administration des colonies dont il se bornait à conserver la défense, le ministre de la marine de M. Gambetta se promettait de réclamer au ministère de la guerre, la défense des côtes qui, selon lui, rentre légitimement dans les attributions du département chargé de la protection du territoire du côté de la mer.

«La défense des côtes, désormais confiée à la marine sans modifier son état, disait M. Gougeard dès le jour où il prenait possession de ses fonctions de ministre, étendra ses attributions et son mode d'action. Nous y trouverons cette solution, depuis si longtemps réclamée en vain, du problème toujours cherché, jamais résolu, de l'organisation de nos cadres, de leur rajeunissement dans un corps dont le recrutement est puisé à une source presque unique. » Peu de jours après, il écrivait à son collègue de la Guerre pour lui demander de remettre au service naval des ouvrages de défense situés sur les côtes du continent français et des îles qui en dépendent. Le général Campenon se déclara prêt à opérer la cession demandée ; toutefois, il croyait devoir prévenir qu'avec les troupes, infanterie et artillerie, il retirerait les canons et tout le matériel de défense des places dont il était comptable. Il est permis de penser que si le ministère dont M. Gougeard faisait partie avait eu une plus longue durée, les deux départements intéressés seraient arrivés à s'entendre et à faire disparaître enfin par de mutuelles concessions, cette regrettable confusion d'attributions existant depuis trop longtemps entre les autorités maritimes et militaires. L'intention de M. Gougeard était de faire transporter dans les forts des côtes les pièces ser-

vant à l'armement de la flotte au fur et à mesure que la nouvelle artillerie, pour la construction de laquelle la marine possédait les ressources nécessaires, prendrait leur place sur les cuirassés. Ces pièces, médiocres à bord des bâtiments de guerre les plus récents, auraient fait un excellent usage dans les conditions de fixité où elles auraient été placées.

Ces projets se rattachaient d'ailleurs, dans la pensée de M. Gougeard, au plan qu'il avait conçu pour l'organisation du personnel de la défense des côtes. M. Gougeard voulait utiliser les nombreux marins que l'inscription maritime met à la disposition de son département et qui, pendant leur passage au service, ont appris à faire d'assez bons artilleurs et d'excellents fusilliers. Les cadres de cette sorte de milice chargée de la garde des côtes et de la manœuvre des canons armant les batteries du littoral auraient été composés avec les officiers de marine ayant renoncé au service actif, soit par fatigue de la mer, soit à cause d'attaches de famille. La formation de ce cadre nouveau de l'armée de mer aurait ouvert un large débouché en permettant d'éliminer du cadre actif des hommes n'ayant plus les qualités physiques réclamées pour le dur service de la mer. Enfin, il aurait donné une solution du problème « de l'organisation des cadres et de leur rajeunissement. »

Mais, pour réaliser cette organisation à la fois utile et ingénieuse, il fallait que le service de la défense des côtes fût tout entier et sans conteste placé dans les attributions de la marine. Il fallait qu'on mît un terme à la confusion qui régnait depuis si longtemps à cet égard entre la Guerre et la Marine. « Un certain nombre de batteries destinées à la défense des ports de guerre, disait M. Gou-

geard, [1] sont entre les mains de la marine, armées et servies par ses artilleurs. Son infanterie a une autre destination, nous sommes loin d'y trouver à redire ; le reste des batteries est armé par le Département de la guerre, ainsi que les fortifications et ouvrages destinés à la défense par terre, et ce, au moyen d'un personnel autre que celui de la garnison en temps de paix. Deux ministres sont donc chargés de la préparation de la défense. Que se passe-t-il en temps de guerre? Le préfet maritime, qui n'a, pendant la période de préparation, qu'une action indirecte et même tout à fait nulle, devient gouverneur et, à ce titre, responsable. En cette qualité, sous les ordres de quel ministre se trouve-t-il ? C'est ce que l'on n'est pas encore parvenu à trouver. Dépendant du ministre de la marine pour tout ce qui concerne le port et les choses de la mer, de celui de la guerre qui, en revanche, n'a eu sur sa nomination aucune action, est-il possible d'admettre que, dans une situation aussi bizarre, il puisse défendre avec efficacité la place qui lui est confiée? Cependant la prise de certains ports, celui de Toulon, par exemple, serait plus dommageable à la France que la perte d'une grande bataille. » M. Gougeard est convaincu que, pour être efficace, la défense des côtes doit être dans une seule main, et voici la raison qu'il donne : [2] « D'abord le département de la guerre sera en proie à bien d'autres soins et à d'autres plus graves occupations. En second lieu, en ce qui concerne la défense purement maritime, qui doit être combinée avec la défense à terre, pour le mouvement

(1) Ajoutons que M. Gougeard avait nommé une commission pour examiner la question de la défense des côtes. Cétte commission était ainsi composée : MM. les vice-amiraux Garnault et Thomasset, les généraux Virgile et Valière, le commissaire général Filleau, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Bourdelles, le capitaine de vaisseau Vignes et le chef de bataillon d'infanterie de marine Frey.

(1) et (2). Les arsenaux de la marine, tome II, p. 364 et 366

des torpilleurs, le tir contre es vaisseaux et les conditions de son efficacité, il est sans technicité ni compétence. Ces connaissances font partie intégrante de l'instruction que les officiers de marine ont seuls acquises. Si nul ne saurait contester qu'ils sont en outre en posession de connaissances suffisantes pour diriger les opérations militaires, surtout quand elles ne doivent pas les éloigner de leur base d'opération qui est la mer, n'est-il pas logique de conclure qu'au point de vue technique, nul n'est préparé au même degré qu'un officier général de la marine à défendre une place, qui est en même temps un port de guerre? Mais la conséquense nécessaire qu'il convient d'en tirer, c'est que si cette lourde responsabilité doit incomber à la marine pendant la guerre, et ne saurait incomber qu'à elle, elle doit être chargée de la préparation en temps de paix. Elle doit être aussi chargée de la défense des îles dont l'occupation peut servir de base d'opérations à l'ennemi contre le littoral; de défendre les batteries des côtes ayant vue sur la mer, sur tout le littoral, mais elle ne doit que participer à la défense par mer des places qui, n'étant pas des ports de guerre, ont été créées pour la protection de nos frontières de terre; telles sont, par exemple, Dunkerque, Bayonne, etc., qui faisant partie du système de défense de nos frontières et dans lesquelles la marine de guerre n'a que des intérêts d'ordre secondaire, doivent rester entre les mains du département de la guerre. »

Amélioration des ports militaires. — Le résumé que nous avons fait précédemment des deux volumes de M. Gougeard nous a montré les réformes qu'il se proposait d'accomplir en vue de rendre le fonctionnement des arsenaux plus économique. Ces réformes consistaient à

approprier les ports au but militaire et maritime qui est leur raison d'être. Avant de prendre une décision définitive, le ministre voulut encore une fois se rendre compte *de visu* de la situation réelle de ceux de nos ports militaires qui exigeaient les travaux d'amélioration les plus urgents. Le 18 décembre 1881, M. Gougeard partit pour Brest, dont il voulait former le grand port de ravitaillement des escadres de l'Océan et de la Manche. Le ministre était accompagné de M. Bourdelles, ingénieur en chef des ponts et chaussées, de M. Henri Ducos, chef de son secrétariat, et de M. Péphau, lieutenant de vaisseau, son aide de camp. L'examen minutieux auquel M. Gougeard se livra sur place, le détermina à renoncer aux travaux de désenrochement de la Penfeld et à choisir, parmi les trois projets de prolongement du port de guerre, celui qui consistait en la création d'un avant-port s'étendant jusqu'au Portzic, en prenant sur la mer, pour que les bâtiments du plus fort tonnage pussent recevoir à quai le matériel, les vivres et le personnel sans transbordements coûteux. Cet immense avant-port de ravitaillement, complété de la création d'un vaste dépôt de charbon et de la fortification de la presqu'île de Crezon, du côté de la baie de Douarnenez, devait occuper toute l'anse de Lannion

Devenu ministre, M. Gougeard n'eut pas le temps de prendre des mesures effectives à l'égard de Lorient et de Rochefort. Il se proposait d'aller examiner sur place avec les hommes spéciaux les modifications que réclamaient ces deux ports. D'une manière générale, M. Gougeard voulait transformer Lorient en un grand port de construction, le supprimer ou le réduire considérablement ainsi que Rochefort en tant que port d'armement. De

plus, il se proposait de créer à Rochefort une immense fonderie pour l'artillerie ainsi qu'un atelier de construction de machines. L'établissement de la fonderie devait permettre la fabrication des pièces de 100 tonnes qu'on ne savait comment transporter de Ruelle à la Charente. Par la situation de cette usine, sur les bords du fleuve même, il devenait facile de conduire toutes les pièces aux bâtiments mouillés sur la rade de l'île d'Aix.

Les intentions bien connues de M. Gougeard à l'endroit de Lorient et de Rochefort ne furent pas, on le comprend, sans alarmer vivement les intérêts de clocher. La presse locale ne cessa de se livrer aux plaidoyers les plus chaleureux et les plus subtiles pour réfuter les projets du ministre. De nombreuses députations furent envoyées à Paris pour demander la grâce des deux condamnés. Toute cette agitation était excessive. M. Gougeard n'avait nullement l'intention, ainsi qu'on s'était plu à le répandre, de décapiter les deux ports, mais bien de leur faire une autre tête ; il s'agissait non de les supprimer mais de les transformer pour le plus grand bien des intérêts généraux du pays. Ces transformations pouvaient apporter une modification dans le régime économique des localités, mais elles ne devaient pas nuire aux intérêts des classes laborieuses. Au lieu de vivre de l'activité médiocre du port militaire, celles-ci auraient vécu à l'avenir de l'activité des chantiers et des usines qui devaient y être établies.

En ce qui concerne Nevers et Guérigny, si M. Gougeard s'était montré, au sein de la commission mixte de la marine, partisan de la suppression du premier de ces établissements, il avait, par contre, l'intention d'augmenter considérablement les forges de Guérigny en vue de la fabrication des produits supérieurs.

Administration centrale. (1) — Nous avons vu, dans notre précédent volume, que M. Gougeard estime, contrairement à ce qui a été fait jusqu'alors, que l'administration centrale doit refléter exactement celle des ports. C'est pour cette raison qu'il s'était préoccupé tout d'abord de l'organisation à donner aux arsenaux. Dans ses projets, l'administration centrale ne devait compter que trois directions générales : la direction générale des ports, correspondant au groupe usine; la direction générale de la flotte, correspondant au groupe du même nom et la direction générale des approvisionnements, correspondant au troisième groupe. De plus, il voulait que le ministre eût auprès de lui un cabinet fortement constitué, à la fois source de l'action et terme final de la centralisation.

L'amiral Jauréguiberry a rendu, le 3 février 1882, un décret ayant pour objet de remanier les services de l'administration centrale. Le trait le plus saillant de cette réorganisation, indépendamment du rattachement au département de la Marine de l'administration des colonies que le décret du 30 janvier précédent avait adjointe au ministère du Commerce en la plaçant sous la direction d'un sous-secrétaire d'Etat, est la création d'un cabinet du ministre comprenant trois bureaux : 1o *secrétariat ;* 2o *service intérieur et bibliothèques ;* 3o *archives et publications*, et la création à l'état-major général, pour remplacer l'ancien bureau du *cabinet*, d'un bureau dit de *Statistique maritime et étude des marines étrangères.* (2)

(1) Voir dans les volumes précédents de l'*Année maritime* : tome I, page 22 ; tome III, p. 80 ; tome V. p. 143.

(2) « Les organes destinés à recueillir les renseignements sur la situation des marines étrangères, ceux qui préparent l'action, en temps de paix et en temps de guerre, de la flotte et des troupes, qui recherchent et étudient les éventualités militaires et maritimes qui peuvent se présenter, devront être renforcés. » *Les arsenaux de la marine*, tome I, p. 151).

Cette classification nouvelle des services de l'administration centrale s'inspirait visiblement, bien qu'en partie seulement, des principes formulés par M. Gougeard dans ses ouvrages. Il n'est pas jusqu'au rapport que l'amiral Jauréguiberry adressa, à cette occasion, au chef de l'Etat, qui ne reflète, dans le groupement de certains services, les divisions administratives préconisées par son prédécesseur et qui ne reproduise même la terminologie (groupe flotte — groupe arsenaux) et la forme employées par M. Gougeard pour exprimer ses idées :

« Le département de la marine et des colonies, disait le rédacteur de ce rapport, administre un budget annuel dépassant 240 millions. Ses attributions si variées peuvent être partagées entre trois groupes principaux : la flotte ; — les arsenaux ; — les colonies.

« Pour assurer aux intérêts si graves dont il est responsable les garanties nécessaires, et pour imprimer à toutes les branches du service l'impulsion désirable, il importe que le ministre se trouve secondé par des dépositaires immédiats de sa pensée. Un état-major général et un cabinet *fortement constitués* (1) lui permettraient, avec le concours des directions actuelles du ministère, d'atteindre ce but. D'un autre côté, l'affectation d'un sous-secrétaire d'Etat à la direction des colonies exige que l'on rende à cette direction l'administration des troupes indigènes, des bâtiments militaires et du dépôt des fortifications coloniales qui, depuis quelques années, n'était plus comprise dans ses attributions.

« Enfin, deux services techniques, l'un des constructions

(1) « L'administration centrale a un rôle d'action et aussi de centralisation, et y satisfait au moyen des directions techniques, et d'un cabinet, qui devra être *fortement organisé.* » (*Ibidem*, p. 140).

navales, (1) l'autre de l'artillerie, que mes prédesseurs ont institués et qui produiront, je l'espère, de bons résultats, doivent trouver place dans l'organisation de l'Administration centrale.

« Dans cet ordre d'idées, j'ai préparé, et j'ai l'honneur de soumettre à votre haute approbation le projet de décret ci-joint, qui n'entraînera aucune demande supplémentaire de crédits. »

Quant aux attributions des bureaux et des services de l'administration centrale, elles ont été fixées par l'arrêté du 14 février 1882.

Il convient de rappeler que, par un arrêté ministériel en date du 1er janvier 1882, M. Gougeard avait érigé la 2e section du 1er bureau de la direction du matériel en bureau sous le titre de *Bureau des travaux hydrauliques*(2). Cette mesure a eu pour effet de modifier l'ordre numérique des bureaux de la Direction, qui a été fixé ainsi : 1er bureau : *constructions navales et torpilles* ; 2e bureau : *travaux hydrauliques* ; 3e bureau : *artillerie* ; 4e bureau : *approvisionnements généraux* ; 5e bureau : *subsistances et hôpitaux* ; 6e bureau : *comptabilité des matières*.

Ajoutons enfin qu'une décision présidentielle du 1er juillet 1882 a fixé, ainsi qu'il suit, les traitements des sous-directeurs, des chefs de bureau et des commis principaux de l'administration centrale (3) :— Sous-directeur, 11,000 fr.; chefs de bureau de 1re classe, 10,000 fr. ; de 2e classe,

(1) Créé par M. Gougeard (décret du 9 décembre 1881). V. *Année maritime* de 1880-1881, p. 149.

(2) Par arrêté ministériel du 1er janvier 1882, M. Rathelot, chef adjoint au bureau des travaux hydrauliques, a été nommé chef du même bureau.

(3) Une décision présidentielle du 14 décembre 1881 avait créé une nouvelle classe de chef de bureau, au traitement annuel de 8,500 fr., « afin de permettre au ministre de récompenser à des époques suffisamment rapprochées le zèle et les services de ces fonctionnaires. »

9,000 fr. ; de 3e classe, 8,000 fr. ; de 4e classe, 7,000 fr. ; commis principaux de 1re classe, 4,500 fr. ; de 2e classe, 4,000 fr. ; de 3e classe, 3,600 fr. ; de 4e classe, 3,300 fr. ; de 5e classe, 3,000 fr.

Organisation des arsenaux.—Ainsi que nous l'avons vu plus haut, M. Gougeard s'était tout d'abord préoccupé de la réorganisation des arsenaux. Dans le premier de ses ouvrages, il s'était livré à une étude minutieuse de l'ordonnance du 14 juin 1844, relative au service administratif, dont les dispositions essentielles, remaniées et complétées, devaient former la base de sa réforme. Le 23 janvier 1882, à la veille de quitter le pouvoir, il soumit à la signature du chef de l'État un décret de la plus haute importance, dont on trouvera le texte complet reproduit ci-après et en regard duquel nous avons placé, pour la facilité des comparaisons, les dispositions correspondantes du décret du 27 mars 1882, œuvre de son successeur. Mieux que les commentaires les plus développés, la lecture du rapport qui précède cet acte et l'examen comparé des deux textes, permettront d'en apprécier la valeur et la portée pratique :

RAPPORT

Au Président de la République.

—

Paris, le 23 janvier 1882.

Monsieur le Président,

Depuis l'ordonnance du 14 juin 1844 concernant le service administratif de la marine, différents actes ont modifié l'organisation des arsenaux, et, en rompant l'unité des vues qui avait inspiré l'auteur de cette ordonnance, ont jeté dans les attributions de quelques hauts fonctionnaires des

RAPPORT

Au Président de la République.

—

Paris, le 27 mars 1882.

Monsieur le Président,

Les transformations apportées à notre matériel naval ; l'introduction dans les moyens d'attaque et de défense d'engins nouveaux ; la nécessité de soumettre ce matériel, extrêmement coûteux, à une surveillance vigilante ; celle, non moins impérieuse, de donner aux services chargés des travaux

ports une confusion essentiellement nuisible à la marche du service. D'un autre côté, cette organisation, qui date déjà de quarante ans, ne répond plus, dans toutes ses parties, aux exigences de l'action maritime à notre époque.

D'après l'ordonnance précitée, le major général était seul dépositaire de l'ensemble des pouvoirs militaires confiés aux préfets maritimes. Il était chargé exclusivement de la défense de l'arsenal, tant par terre que par mer, et commandait à ce titre toutes les forces militaires et maritimes (troupes, équipages et bâtiments) placées sous l'autorité supérieure du préfet.

Un directeur des mouvements du port représentait dans l'arsenal l'élément marin. Il avait une double mission : garder et déplacer les bâtiments dans le port ; construire et réparer l'appareil moteur des navires à voiles.

Dès 1861, le développement considérable qu'avait pris la flotte à vapeur, la constitution de la réserve, la nécessité de concentrer dans la même main toutes les forces navales présentes au port et d'activer les armements, conduisirent à créer, sous le titre de major de la flotte, un nouveau fonctionnaire chargé de centraliser le service des bâtiments en réserve et de présider aux relations des navires en armement, en désarmement ou armés, avec les ateliers et magasins.

Déjà fortifiées et rendues plus indépendantes en 1873, les attributions du major de la flotte furent notablement augmentées et changèrent de caractère à partir de 1880. Il remplaça le major général à la tête des défenses sous-marines fixes et mobiles, et dans le commandement du personnel de toute sorte qui s'exécutent dans les ports, une direction énergique, toujours plus compétente et aussi peu divisée que le permet la diversité des opérations maritimes ; l'obligation, qui s'impose sans cesse à notre patriotisme de disposer d'une organisation administrative propre à assurer dans les meilleures conditions et avec la rapidité qui fait souvent le succès des expéditions, la construction, l'armement et le ravitaillement des bâtiments de la flotte ; toutes ces considérations m'ont conduit à modifier quelques unes des dispositions en vigueur, relatives au fonctionnement du service dans les ports et arsenaux.

En conséquence, j'ai fait préparer, et, après avoir pris l'avis du Conseil d'amirauté, j'ai l'honneur de soumettre à votre haute approbation trois décrets ayant pour but : 1° Une répartition nouvelle des attributions de quelques chefs de service ; 2° La création de surveillants généraux adjoints aux commissaires-rapporteurs près les tribunaux maritimes ; 3° La militarisation du personnel de gardiennage affecté à la surveillanee des portes et issues des arsenaux et établissements de la marine.

JAURÉGUIBERRY.

DÉCRET :

Le Président de la République française,

Vu l'ordonnance du 14 février 1844, sur le service administratif de la Marine, et les décrets des 3 mai 1879, 20 janvier 1880, 5 août 1881 et 23 janvier 1882, qui la modifient ;

Vu le décret du 8 mai 1873, sur l'armement, les essais, l'entretien et la conservation des bâ-

sonnel des bâtiments. Il devint ainsi l'auxiliaire unique et immédiat du préfet pour la défense maritime du chef-lieu.

Comme conséquence, le directeur des mouvements du port lui fut subordonné dans tous les détails de son service relatifs aux mouvements et à la garde des bâtiments à flot, tout en conservant une autonomie partielle en qualité de directeur des travaux. Peu auparavant, le major de la flotte, en raison de l'importance toujours croissante de ses fonctions, avait pris rang parmi les chefs de service et avait été admis à siéger au Conseil d'administration. Ce départ d'attributions occasionna dans la pratique des difficultés journalières, auxquelles des circulaires interprétatives cherchèrent vainement à mettre un terme ; aussi, une année ne s'était pas écoulée, qu'un nouveau décret (août 1881) était jugé nécessaire et restituait au major général une partie de l'autorité qui lui avait été précédemment enlevée.

Ces modifications successives de l'ordonnance fondamentale du 14 juin 1844 ont amené une confusion de pouvoirs, d'où résultent aujourd'hui des hésitations et des lenteurs incompatibles avec le service de la marine : la rapidité est son premier besoin ; elle ne peut être obtenue dans l'état actuel qu'aux dépens de la régularité des formes administratives. En outre, le major général et le directeur des mouvements du port n'ont plus, dans l'ensemble des pouvoirs constitués dans les ports, une situation en rapport avec le grade dont ils sont titulaires.

J'estime qu'un pareil état de choses ne saurait se prolonger sans compromettre gravement le fonctionnement de la Marine nationale ;

Vu le décret du 20 novembre 1874, sur le corps militaire des marins vétérans ;

Vu le décret du 16 avril 1878, sur le corps militaire des pompiers de la Marine ;

Vu le décret du 23 janvier 1882, relatif à l'organisation de la surveillance générale des arsenaux ;

Vu le décret du 23 janvier 1882, sur le personnel militaire des gardes-consignes ;

Sur le rapport du Ministre de la Marine et des Colonies ;

Le Conseil d'amirauté entendu,

Décrète :

Article premier.

L'ordonnance du 14 juin 1844 et le décret du 23 janvier 1882 sont modifiés ainsi qu'il suit:

tionnement de nos arsenaux et qu'il convient d'y apporter un prompt remède. C'est dans ce but que j'ai préparé le projet de décret ci-joint.

Il supprime le major général et place près du préfet maritime un chef d'état-major n'agissant que par délégation du préfet, ayant, en cette qualité, autorité sur les troupes de la marine, chargé de la garde, de la police du port et de la défense à terre, réunissant enfin dans ses mains tous les services d'intérêt commun. Son pouvoir, toutefois, s'arrêtera aux actes administratifs pouvant mettre en cause une responsabilité pécuniaire.

Il confère au major de la flotte, qui prendra désormais le nom de major général de la flotte, la plénitude de l'autorité sur toutes forces maritimes, y compris la division des équipages. Il supprime la direction des mouvements du port et répartit les travaux qui lui incombent entre la direction des constructions navales et celle des travaux hydrauliques.

Il apporte à la composition du Conseil d'administration les modifications qui résultent du déplacement d'attributions qui précède.

Il rend, dans ce Conseil, à l'inspecteur en chef, sa mission élevée de contrôle en l'affranchissant de toute ingérence obligatoire dans les affaires administratives.

Telle est, Monsieur le Présisident, l'économie du décret que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute sanction et qui, j'en ai la confiance, rétablira entre les diverses autorités des ports l'équilibre et l'harmonie indispensables à la promptitude et au succès des opérations maritimes.

GOUGEARD.

DÉCRET.

TITRE II

Art. 4, § 1er. — Le préfet maritime a sous ses ordres immédiats pour la direction des diverses parties dont se compose le service général :

Un major général *de la flotte*,
Un commissaire général,
Un directeur des constructions navales,
Un directeur de l'artillerie,
Un directeur des travaux hydrauliques et bâtiments civils,
Un directeur du service de santé.

§ 2. — *Il est secondé dans les détails du service par un chef d'état-major.*

§ 3. — *Dans le cours ordinaire du service, il donne ses ordres, soit directement, soit par l'intermédiaire du chef d'état-major, sauf dans le cas spécifié à l'article 20.*

TITRE III.

Art. 18. — Le préfet maritime se fait remettre tous les ans par les chefs de service désignés à l'article 4, et par le chef d'état-major, chacun en ce qui le concerne, des notes sur la conduite et la capacité des officiers et employés de tout grade. Il fait parvenir au ministre ces notes avec ses observations.

Il transmet au ministre des renseignements de même nature sur les divers chefs de service et sur le chef d'état-major.

Art. 19. — En cas d'absence, de maladie ou de tout autre empêchement, le préfet maritime est provisoirement remplacé, suivant leur ancienneté, par le major

DÉCRET.

TITRE II.

Art. 4 (ancien article 4 de l'ordonnance).

§ 1er. — Le préfet maritime a sous ses ordres immédiats pour la direction des diverses parties dont se compose le service général :

Un major-général ;
Un major de la flotte ;
Un commissaire général ;
Un directeur des constructions navales ;
Un directeur de l'artillerie ;
Un directeur des travaux hydrauliques et bâtiments civils ;
Un directeur du service de santé ;

§ 2. — Il est secondé dans les détails du service par un chef d'état-major.

§ 3. — Dans le cours ordinaire du service, il donne ses ordres, soit directement, soit par l'intermédiaire du chef d'état-major, sauf dans le cas spécifié à l'article 20.

TITRE III.

Art. 18 (ancien article 18 de l'ordonnance).

Le préfet maritime se fait remettre tous les ans, par les chefs de service d'état-major, chacun en ce qui le concerne, des notes sur la conduite et la capacité des officiers et employés de tout grade. Il fait parvenir au ministre ces notes avec ses observations.

Il transmet au ministre des renseignements de même nature sur les chefs de service et sur les chefs d'état-major.

Art. 19 (ancien article 19 de l'ordonnance).

En cas d'absence, de maladie ou de tout autre empêchement, le préfet maritime est provisoire-

général *de la flotte ou par le chef d'état-major, quand ce dernier est pourvu du grade de contre-amiral,* et, en cas d'empêchement, par celui des chefs de service qui aura été désigné par le ministre ou, à défaut, par le plus ancien en grade.

TITRE III *bis*

DU CHEF D'ÉTAT-MAJOR

Art. 20. § 1er. — Un officier général ou supérieur de la marine remplit, auprès du préfet, les fonctions de chef d'état major.

§ 2.— Il seconde le préfet maritime dans toutes les dispositions relatives au service.

Il transmet à qui de droit les ordres qu'il reçoit du préfet. Ces ordres sont obligatoires pour tous ceux à qui ils sont adressés. Toutefois, la signature du préfet ne peut lui être déléguée pour des ordres qui engagent une dépense ou la responsabilité pécuniaire des chefs de service.

§ 3. — Il a sous ses ordres directs le personnel civil et militaire composant l'état-major du préfet maritime.

Art. 20 *bis*. § 1er. — Il a autorité, par délégation générale du préfet maritime, sur toutes les troupes, appartenant à la marine, stationnées au chef-lieu de l'arrondissement, ainsi que sur les autres corps mis temporairement à la disposition du département de la marine.

§ 2. — Il surveille l'instruction théorique et pratique et ordonne les exercices généraux de ces troupes.

Art. 20 *ter*. § 1er.— Il est spécialement chargé :

1° De la garde militaire, de la sûreté du port et de la défense à

ment remplacé, suivant leur ancienneté, par le major général ou par le major de la flotte, quand ce dernier est pourvu du grade de contre-amiral, et, en cas d'empêchement, par celui des chefs de service qui aura été désigné par le ministre, ou à défaut, par le plus ancien en grade.

TITRE III *bis*.

DU CHEF D'ÉTAT-MAJOR

Art. 19 bis nouveau (ancien article 20 du décret du 23 janvier 1882).

§ 1er. — Un officier supérieur de la marine remplit, auprès du préfet, les fonctions de chef d'état-major.

§ 2. — Il seconde le préfet maritime dans toutes les dispositions relatives au service.

Il transmet à qui de droit les ordres qu'il reçoit du préfet. Ces ordres sont obligatoires pour tous ceux à qui ils sont adressés. Toutefois, la signature du préfet ne peut lui être déléguée pour des ordres qui engagent une dépense ou la responsabilité pécuniaire des chefs de service.

§ 3. — Il a sous ses ordres directs le personnel civil et militaire composant l'état-major du préfet maritime.

terre, ainsi que de la police générale de l'arsenal et de la surveillance des issues ;

2° De l'entretien du matériel d'incendie ;

3° Des forts, batteries et postes qui dépendent de la marine.

Il a sous ses ordres tout le personnel affecté à ces services.

§ 2. — Il est chargé également de la garde et de l'inspection des prisons, des hôpitaux et autres établissements de la marine, situés hors de l'arsenal, en ce qui concerne leur sûreté.

§ 3. — Il se fait rendre compte par le commissaire rapporteur près le 1er tribunal maritime permanent, de tous les faits graves qui ont exigé son intervention ou qui peuvent rendre nécessaire celle de l'autorité supérieure.

Art. 20 *quater*. § 1. — Il surveille la bibliothèque du port, l'observatoire et l'école d'hydrographie du chef-lieu. Il a sous ses ordres les professeurs et autres personnes attachées à ces établissements.

§ 2.— Il veille à la conservation, au dépôt des archives hydrographiques et scientifiques des cartes et plans de la marine et autres documents nautiques nécessaires à la navigation.

Il remet au même dépôt les journaux de bord des bâtiments désarmés qu'il reçoit du major général de la flotte.

Art. 21. — Il dirige le service électro-sémaphorique de l'arrondissement et se concerte, s'il y a lieu, à cet égard, avec l'agent supérieur des lignes télégraphiques accrédité.

Art. 21 *bis*. — Il détermine, d'après les dispositions arrêtées par le préfet maritime, la tenue journalière du personnel de tous les corps de la marine y compris les officiers sans troupes.

Art. 21 *ter*. — Il se concerte avec l'officier qui commande la place pour les mesures militaires qui exigent le concours du département de la guerre et celui de la marine.

Art. 21 *quater*. - En cas d'absence ou d'empêchement, il est remplacé par le plus élevé en grade, et, à grade égal, par le plus ancien des officiers de marine faisant partie de l'état-major du préfet maritime.

TITRE IV. — CHAPITRE Ier.

DU MAJOR GÉNÉRAL DE LA FLOTTE

Art. 22. — Un officier général de la marine est placé à la tête de la défense maritime ; il prend le titre de major général de la flotte.

Art. 23, § 1er. — Il a autorité :

1° Sur la division des équipages de la flotte établie dans le port ;

2° Sur le service des bâtiments en réserve ;

3° Sur les bâtiments-écoles et établissements à terre destinés à l'instruction des officiers de marine, officiers mécaniciens et personnel des équipages de la flotte;

4° Sur les bâtiments en armement et en désarmement ;

5° Sur les bâtiments armés dans le port ou en rade, qui sont placés sous les ordres du préfet maritime.

§ 2. — Il a également autorité sur le service des mouvements du port qui comprend les détails suivants :

1° Garde et conservation des bâtiments flottants désarmés et en achèvement à flot ;

2° Mouvements et amarrage, mâtement et démâtement, abatage en carène des bâtiments, leur entrée dans le port et dans les bassins, leur sortie et toutes

TITRE IV.— CHAPITRE Ier.

DU MAJOR GÉNÉRAL DE LA MARINE

Art. 20 (ancien article 20 de l'ordonnance)

§ 1er. — Le major général de la marine a autorité :

1° Sur les officiers de marine (mécaniciens compris), qui ne sont pas embarqués ou qui sont embarqués sur des bâtiments-écoles autres que l'école des mécaniciens ;

2° Sur la division des équipages de la flotte établie dans le port;

3° Sur toutes les troupes appartenant à la marine et les autres corps mis temporairement à la disposition de ce département.

Il a, en outre, quant à la discipline extérieure, autorité sur les officiers, les fonctionnaires et les employés de tous les corps de la marine.

§ 2.— Il est spécialement chargé de la garde militaire et de la sûreté du port, des forts, batteries et postes qui dépendent de la marine et, en général, de la défense à terre.

La police générale de l'arsenal et la surveillance des issues lui sont confiées ; il a sous son autorité le personnel préposé à ces services.

Toutefois, le commissaire géné-

les manœuvres à faire dans les ports;

3° Placement et surveillance des ancres et chaines d'amarrage;

4° Tonnes et balises dans les dépendances de la marine;

5° Signaux et vigies, commandement des préposés à ces services et secours à donner aux bâtiments en danger;

6° Surveillance des pilotes lamaneurs.

§ 3. — Il est spécialement chargé des défenses sous-marines (fixe et mobile) et généralement tout ce qui contribue à la défense du port, de la rade et des passes du chef-lieu de l'arrondissement, soit au moyen de garde-côtes ou batteries flottantes, soit par les engins sous-marins.

Il préside la commission locale des défenses sous-marines.

Art. 25. § 1er. — Il commande les officiers de tout corps, aspirants, volontaires, officiers mariniers, quartiers-maîtres et marins et tous les agents embarqués sur les bâtiments ou attachés aux services placés sous son autorité, ainsi que les officiers de marine et les officiers mécaniciens en service au port chef-lieu qui ne relèvent pas d'une autre autorité.

§ 2. — Il ordonne ou propose, suivant le cas, au préfet maritime tous les mouvements concernant ce personnel.

§ 3. — Il surveille l'instruction théorique et pratique des officiers de marine, des officiers mécaniciens et du personnel des équipages de la flotte.

Art. 25. § 1er. — Chaque jour, les capitaines des bâtiments en armement et en désarmement lui rendent compte, par un rapport, des travaux qui ont été exécutés à leur bord.

§ 2. — Il préside la commission chargée d'inspecter, suivant les ral conserve les attributions qui lui sont dévolues par les règlements en vigueur, en ce qui concerne la surveillance administrative des issues, et tout ce qui se rattache aux mouvements et à la conservation du matériel naval.

§ 3. — Il est chargé également de la garde et de l'inspection des prisons, des hôpitaux et autres établissements de la marine situés hors de l'arsenal, en ce qui concerne leur sûreté et la visite journalière des malades et des détenus par l'officier qu'il désigne.

§ 4. — Il désigne au préfet maritime les officiers qui, d'après leur tour d'embarquement, sont appelés à faire partie des états-majors des bâtiments de l'État, ainsi que ceux à affecter à tous les autres services.

Art. 20 bis nouveau (ancien art. 21 de l'ordonnance)

§ 1er. — Le major général surveille la bibliothèque, l'observatoire, l'école d'hydrographie, tous les bâtiments-écoles autres que l'école des mécaniciens et, en général, tous les établissements du chef-lieu destinés à l'instruction des officiers et des marins. Il a sous ses ordres les professeurs et autres personnes attachés à ces établissements.

§ 2. — Il veille à la conservation des archives hydrographiques et scientifiques, des cartes et plans de la marine et autres documents nautiques nécessaires à la navigation.

Il remet au même dépôt les journaux de bord des bâtiments désarmés qu'il reçoit du major de la flotte.

Art. 20 ter (nouveau).

Le major général, par délégation du préfet maritime, satisfait aux demandes du personnel qui

règles établies les bâtiments à leur départ, à leur retour, en ce qui concerne le matériel, et après leur désarmement.

§ 3. — Il est tenu, sous sa responsabilité, de pourvoir à ce que, à chaque inspection, le rapport de cette commission contienne un compte détaillé de tous les changements survenus dans les installations, les emménagements, et les objets de matériel d'armement et en constate l'importance.

§ 4. — Il inspecte le personnel des bâtiments à leur départ et à leur retour, dans les cas prévus par les règlements en vigueur.

Art. 26, § 1er. — Il se fait remettre par les capitaines arrivant à la mer tous les journaux de navigation, qui doivent être tenus à bord des bâtiments de l'Etat, ainsi que les devis d'armement et de campagne.

§ 2. — Lorsque ces bâtiments font partie d'une armée, d'une escadre ou d'une division navale, il réclame les journaux et devis de l'état-major général.

§ 3. — Il s'assure que ces journaux et devis ont été tenus dans toutes les parties, conformément aux ordonnances et règlements en vigueur.

§ 4. — Les journaux sont ensuite remis au chef d'état-major du préfet. Les devis d'armement et de campagne, et généralement tous les documents faisant attache au navire sont remis au major général de la flotte à la direction des constructions navales, si le bâtiment désarme; ils sont conservés à la majorité générale de la flotte, si le navire est placé en réserve.

§ 5. — Le major général de la flotte préside la commission permanente instituée dans chaque port pour l'examen des devis de campagne.

lui sont adressées par le major de la flotte et les commandants en chef à la mer, en ce qui concerne les officiers, officiers-mariniers et marins.

Art. 21 (ancien article 25 de l'ordonnance).

Il reçoit du commissaire-rapporteur près les tribunaux maritimes et des commandants de la gendarmerie, les rapports et informations qui sont de nature à intéresser la police et la sûreté du port.

Art. 21 bis nouveau (ancien article 21 du décret du 23 janvier 1882).

Il dirige le service électro-sémaphorique de l'arrondissement et se concerte, s'il y a lieu, à cet égard, avec l'agent supérieur des lignes télégraphiques accrédité.

Art. 21 ter nouveau (ancien article 21 *bis* du décret du 23 janvier 1882).

Il détermine, d'après les dispositions arrêtées par le préfet maritime, la tenue journalière du personnel de tous les corps de la marine, y compris les officiers sans troupes.

Art. 21 quater nouveau (ancien article 21 *ter* du décret du 23 janvier 1882).

Il se concerte avec l'officier qui commande la place pour les mesures militaires qui exigent le concours du département de la Guerre et celui de la Marine.

Un officier supérieur de la marine, désigné sous le titre de major de la marine, seconde le major général dans toutes les dispositions relatives au service.

Il a sous ses ordres directe le personnel civil et militaire attaché à la majorité générale.

Art. 21 quinter (ancien article 26 de l'ordonnance).

Le major général, en cas d'absence, de maladie ou de tout autre empêchement, est remplacé dans ses fonctions par le major de la marine ou, à défaut, par l'officier de la majorité le plus ancien en grade.

CHAPITRE Ier *bis*

DU MAJOR DE LA FLOTTE

Art. 22 (ancien article 22 du décret du 23 janvier 1882).

Le major de la flotte est placé à la tête de la défense maritime.

Art. 23 (ancien article 23 du décret du 23 janvier 1882).

§ 1er. — Il a autorité :

1° Sur le service des mouvements du port ;

2° Sur les bâtiments en réserve et sur l'école des mécaniciens ;

3° Sur les bâtiments en armement et en désarmement ;

4° Sur les bâtiments armés, dans le port ou en rade, qui sont placés sous les ordres du préfet maritime, à l'exception des bâtiments-écoles visés par l'article 20 *ter*.

(Anciens articles 49, 50, 51, 51 *bis* de l'ordonnance, modifiés par le décret du 20 janvier 1880)

§ 2. — Un officier supérieur de la marine, désigné sous le titre de directeur des mouvements du port et relevant directement de l'autorité du major de la flotte, est chargé du service des mouvements du port.

Ce service comprend les détails suivants :

1° Garde et conservation des bâtiments flottants, désarmés et en achèvement à flot ;

2° Mouvement et amarrage, mâ-

tement et dématement, abatage en carène des bâtiments, leur entrée dans le port et dans les bassins, leur sortie et toutes les manœuvres à faire dans les ports, commandement des marins vétérans;

3° Surveillance et entretien du matériel d'incendie, commandement de la compagnie des pompiers;

4° Placement et surveillance des ancres et chaînes d'amarrage;

5° Tonnes et balises dans les dépendances de la marine;

6° Secours à donner aux bâtiments en danger;

7° Surveillance de pilotes-lamaneurs.

§ 3. — Un officier supérieur de la marine, relevant directement de l'autorité du major de la flotte, commande le bâtiment central de la réserve et est chargé du service des bâtiments en réserve de la 2e et de la 3e catégorie. Ce service comprend les détails suivants :

1° La garde et la conservation des bâtiments en réserve de la 2e et de la 3e catégorie;

2° Les travaux d'entretien et de réparations courantes de ces bâtiments qui peuvent être faits d'une manière complète et définitive au moyen de l'outillage réglementaire des navires armés.

§ 4. — Le major de la flotte est spécialement chargé des défenses sous-marines (fixe et mobile) et généralement de tout ce qui contribue à la défense du port, de la rade et des passes du chef-lieu de l'arrondissement, soit au moyen des gardes-côtes ou de batteries flottantes, soit par les engins sous-marins.

Il préside la commission locale des défenses sous-marines.

Art. 24 (ancien article 24 du décret du 23 janvier 1882).

§ 1er. — Il commande les officiers de tous corps, aspirants, officiers-mariniers, quartiers-maîtres et marins, et tous les agents embarqués sur les bâtiments ou attachés aux services placés sous son autorité.

§ 2. — Il prescrit ou, suivant le cas, il propose au préfet maritime tous les mouvements concernant ce personnel.

§ 3. — Il surveille l'instruction théorique et pratique du personnel de tout grade placé sous son autorité.

Art. 25 (ancien article 25 du décret du 23 janvier 1882).

§ 1er. — Chaque jour, les capitaines de bâtiments en armement et en désarmement lui rendent compte, par un rapport, des travaux qui ont été excutés à leur bord.

§ 2. — Il préside la commission chargée d'inspecter le matériel des bâtiments à leur départ, à leur retour et après leur désarmement.

§ 3. — Il est tenu, sous sa responsabilité, de pourvoir à ce que à chaque inspection, le rapport de cette commission contienne un compte détaillé de tous les changements survenus dans les installations, les aménagements et les objets de matériel d'armement, et en constate l'importance.

§ 4. — Il inspecte le personnel des bâtiments à leur départ et à leur retour, dans les cas prévus par les règlements en vigueur.

Art. 26 (ancien article 26 du décret du 23 janvier 1882).

§ 1er. — Il se fait remettre, par les capitaines arrivant de la mer, tous les journaux de navigation

qui doivent être tenus à bord des bâtiments de l'Etat, ainsi que les devis d'armement et de campagne.

§ 2. — Lorsque ces bâtiments font partie d'une armée, d'une escadre ou d'une division navale, il réclame les journaux et devis de l'état major général.

§ 3. — Il s'assure que ces journaux et devis ont été tenus dans toutes leurs parties, conformément aux ordonnances et règlements en vigueur.

§ 4. — Les journaux sont ensuite remis au major général. Les devis d'armement et de campagne et généralement tous les documents faisant attache au navire sont remis par le major de la flotte à la direction des constructions navales si le bâtiment désarme : ils sont conservés à la majorité de la flotte si le navire est placé en réserve.

§ 5. — Le major de la flotte préside la commission permanente instituée, dans chaque port, pour l'examen des devis de campagne.

Art. 26 bis (nouveau).

En cas d'absence, de maladie ou de tout autre empêchement, le major de la flotte est remplacé dans ses fonctions par le directeur des mouvements du port ou par le commandant du bâtiment central de la réserve, suivant leur grade et leur ancienneté.

CHAPITRE III

DU DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.

Art. 46. — Le directeur des constructions navales est chargé :

§ 1er. — Des constructions, refontes et radoubs ;

§ 2. — Des travaux d'entretien des bâtiments autres que l'entre-

CHAPITRE III.

DU DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES.

Art. 46 (ancien article 46 du décret du 23 janvier 1882).

Le directeur des constructions navales est chargé :

§ 1er. — Des constructions, refontes et radoubs.

tien courant des bâtiments appartenant à la réserve ;

§ 3. — Du lestage et délestage des bâtiments ;

§ 4. — De tous les travaux à exécuter dans les chantiers de construction ;

§ 5. — De tous les ateliers où s'exécutent les travaux relatifs aux constructions navales, autres que ceux du matériel d'artillerie ;

§ 6. — De l'arrangement, de la conservation des bois de construction, mâtures et autres.

§ 7. — De la délivrance des objets déposés dans le magasin spécial de sa direction.

CHAPITRE IV

Articles 49, 50, 51, 51 *bis* (nouveau), supprimés.

CHAPITRE VI

Art. 55, § 1er. — Le directeur des travaux hydrauliques et des bâtiments civils est chargé de la construction et de l'entretien des édifices appartenant à la marine, des quais, bassins, cales et de tous autres ouvrages hydrauliques et civils qui auront été ordonnés, ainsi que de la direction des divers ateliers qui sont affectés à ce service.

§ 2.— Il est chargé de la construction, de l'entretien et de la surveillance de l'éclairage des phares dépendant de la marine.

§ 3. — Il est également chargé des ouvrages d'entretien des ports et rades.

§ 2. — De tous les travaux à exécuter dans les chantiers de construction.

§ 3. — De tous les ateliers où s'exécutent les travaux relatifs au matériel naval, autres que ceux du matériel d'artillerie.

§ 4. — De l'arrangement et de la conservation des bois de construction, mâtures et autres.

§ 5. — De l'arrangement de la conservation et de la délivrance des objets déposés dans le magasin spécial de sa direction, en conformité des règlements en vigueur.

§ 6. — Du lestage et délestage des bâtiments.

§ 7. — Des travaux d'entretien, des bâtiments désarmés et en achèvement à flot.

§ 8. — Des travaux d'entretien et de réparation des bâtiments en réserve qui ne peuvent être faits d'une manière complète et définitive, au moyen de l'outillage réglementaire des navires armés.

CHAPITRE VI.

DU DIRECTEUR DES TRAVAUX HYDRAULIQUES ET DES BATIMENTS CIVILS.

Art. 55 (ancien article 55 du 23 janvier 1882).

§ 1er. — Le directeur des travaux hydrauliques et des bâtiments civils est chargé de la construction et de l'entretien des édifices appartenant à la Marine, des quais, bassins, cales et de tous autres ouvrages hydrauliques et civils qui auront été ordonnés, ainsi que de la direction des divers ateliers qui sont affectés à ce service.

§ 2. — Il est chargé de la construction, de l'entretien, de la surveillance et de l'éclairage des phares dépendant de la Marine.

§ 3. — Il est également chargé

TITRE VI

Art. 102, § 1er. — Le conseil d'administration, établi dans chaque chef-lieu d'arrondissement, est composé ainsi qu'il suit :

Le préfet maritime, président ;

Le major général de la flotte ;

Le commissaire général ;

Le directeur des constructions navales ;

Le directeur de l'artillerie ;

Le directeur des travaux hydrauliques et bâtiments civils ;

Le chef d'état-major a entrée au conseil d'administration ; il y est appelé, de droit, avec voix consultative, lorsqu'il y est traité de questions se rapportant à son service.

§ 2.— L'inspecteur en chef assiste au conseil, toutes les fois qu'il le juge utile ou convenable.

§ 3.— Le major général de la flotte siège à droite du président et l'inspecteur en chef en face ; les autres membres du conseil prennent rang entre eux, en raison de leur grade et, à grade égal, dans l'ordre ci-dessus indiqué.

§ 4. — Un sous-commissaire de la marine, nommé par le préfet maritime, remplit les fonctions de secrétaire du conseil, et tient registre des délibérations.

Art. 2. — Toutes les dispositions contraires au présent décret sont et demeurent abrogées.

Art. 3.— Le ministre de la marine est chargé de l'exécution du présent décret.

GOUGEARD.

des travaux d'entretien des ports et rades.

TITRE VI.

Art. 102 (ancien article 102 de l'ordonnance).

§ 1er. — Le conseil d'administration, établi dans chaque chef-lieu d'arrondissement, est composé ainsi qu'il suit :

Le vice-amiral commandant en chef, préfet maritime, président ;

Le major général ;

Le major de la flotte.

Le commissaire général ;

Le directeur des constructions navales.

Le directeur de l'artillerie.

Le directeur des travaux hydrauliques et des bâtiments civils.

Le directeur du service de santé est appelé de droit au conseil d'administration, avec voix délibérative, lorsqu'il y est traité de questions se rapportant à son service.

§ 2. — L'inspecteur en chef est tenu d'assister au conseil ; il y a voix représentative dans toutes les discussions.

§ 3. — Le major général et le major de la flotte, quand ce dernier est officier général, occupent dans le conseil les deux places au côté du préfet maritime, le plus ancien devant se mettre à droite. Le major de la flotte, s'il est capitaine de vaisseau, et les membres du conseil prennent rang entre eux en raison de leur grade et, à grade égal, dans l'ordre ci-dessus indiqué.

L'inspecteur en chef siège en face du préfet maritime.

§ 4. — Un sous-commisaire de la Marine, nommé par le préfet maritime, remplit les fonctions de sécretaire du conseil et tient registre des délibérations.

ART. 2

Toutes les dispositions contraires au présent décret sont et demeurent abrogées.

ART. 3.

Le ministre de la Marine et des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

JAURÈGUIBERRY.

Fouille à corps ; surveillance générale des arsenaux. — Pendant longtemps, la fouille opérée publiquement, aux issues des arsenaux, sur tous les ouvriers sortants, avait été considérée comme le moyen préventif le plus efficace pour empêcher les détournements de matériel. M. Gougeard trouvant cette mesure blessante, à raison de son caractère général et public, « pour les justes susceptibilités des ouvriers dont l'immense majorité est honnête », décida sa suppression, ou plutôt limita son application aux individus suspects et créa, dans les ports, un service de surveillance qui devait permettre d'atteindre le mal à son foyer même, c'est-à-dire chez le récéleur. « Je ne saurais admettre en principe, disait M. Gougeard, que la probité de tous nos ouvriers puisse être soupçonnée. Toutefois, s'il est de leur intérêt que cette probité soit mise à l'abri de toute atteinte, l'intérêt de l'Etat, d'un autre côté, exige que l'on se prémunisse contre les larcins qui sont quelquefois commis par une infime minorité. J'ai donc décidé que la fouille pourrait être appliquée partiellement à des individus qui devraient être désignés d'avance ou au moment de la sortie. Mais alors, elle serait faite dans un local réservé et hors de la vue du public. » Ainsi qu'on le voit, si M. Gougeard avait le noble souci de relever la dignité humaine, il n'était pas moins préoccupé des intérêts de l'Etat, en cherchant à préser-

ver contre le vol le matériel nombreux et précieux accumulé dans les magasins et les vastes chantiers de la marine. En prononçant la suppression de la fouille à corps, le décret du 23 janvier 1882, instituait, dans chacun des arsenaux, un surveillant général dépendant directement du major général et ayant sous ses ordres les agents du gardiennage préposés à la surveillance des issues, les gardiens ambulants et autres agents spéciaux. Dans les limites de la compétence des tribunaux maritimes, le surveillant général devait exercer les attributions d'officier de police judiciaire, concurremment avec les fonctionnaires désignés aux articles 114 et 198 du code de justice militaire pour l'armée de mer. Il devait seconder le commissaire-rapporteur près le tribunal maritime dans la recherche et la constatation des crimes, délits et contraventions de nature à compromettre la police et la sécurité de l'arsenal, ou le service maritime. La nouvelle organisation du service de surveillance générale des arsenaux, consacrée par le décret du 23 janvier, entraîna la révision du décret du 8 mai 1872, concernant le personnel du gardiennage dans les ports et les établissements de la marine hors des ports. Un décret portant la même date du 23 janvier a pourvu à cette nécessité.

L'amiral Jauréguiberry modifia, (décret en date du 27 mars,) les dispositions prises par M. Gougeard en attribuant spécialement au major général de la marine la surveillance générale de l'arsenal et la surveillance des issues. D'après ce décret, le major général a sous ses ordres tout le personnel affecté à ces services et le commissaire général conserve dans ses attributions la surveillance administrative pour tout ce qui ce qui se rattache aux mouvements et à la conservation du matériel naval.

Le rôle du surveillant général créé par M. Gougeard est devenu celui d'un fonctionnaire adjoint, dans chaque port au commissaire rapporteur près le tribunal maritime permanent et chargé de le seconder dans l'exercice de ses fonctions. Le surveillant général a sous son autorité tous les agents du gardiennage. Il donne des instructions, en ce qui concerne son service et par délégation du commissaire-rapporteur, au personnel de la gendarmerie maritime affecté à la garde de jour et de nuit dans les arsenaux.

Un second décret, de même date (27 mars 1882), a militarisé les agents du gardiennage affectés à la surveillance du matériel. Le nouveau corps ainsi créé, sous la dénomination générique de gardes-consignes, est soumis aux règles de subordination, de discipline et de compétence juridictionnelle applicable aux marins vétérans et aux pompiers de la marine. Placé sous les ordres directs du surveillant général, il concourt, avec les postes militaires et la gendarmerie maritime, à la police des grilles, portes et issues.

École supérieure de marine. — Frappé de la nécessité de compléter l'instruction technique des officiers de marine en leur procurant les moyens d'acquérir des connaissances d'ordre politique, commercial et militaire indispensables pour l'exercice du commandement, M. Gougeard avait conçu la pensée de créer à Paris une école supérieure de marine. Il soumit, dans ce but, à la signature du Président de la République, un décret qu'il avait fait précéder d'un rapport dont nous croyons devoir reproduire le texte in *extenso* à raison de l'importance et de la largeur des vues qui y sont exposées :

Monsieur le Président,

Les perfectionnements réclamés par la marine, dans la

transformation qu'elle a subie, n'ont été obtenus qu'en demandant aux sciences modernes les moyens de les réaliser.

La navigation a emprunté à l'astronomie ses méthodes les plus élevées pour obtenir la précision et la rapidité désormais nécessaires à ses mouvements.

Le bâtiment de guerre emploie la vapeur, les forces hydrauliques, l'air comprimé et l'électricité, qui réclament l'outillage le plus compliqué.

Le canon est devenu une arme de précision.

La torpille, sous ses formes les plus diverses, a été introduite dans l'armement.

Et l'avenir réserve à l'art naval des transformations non moins importantes en raison des progrès incessants des sciences.

La marine militaire, sans rien abandonner de son côté pratique et essentiellement marin, a donc pris un caractère scientifique, auquel ne peut satisfaire qu'incomplètement l'enseignement donné par l'école navale.

D'un autre côté, cet enseignement, conçu à un point de vue purement technique, présentera toujours des lacunes en ce qui concerne les questions de l'ordre politique, commercial et militaire, parce qu'elles exigent, pour être comprises, un développement intellectuel que ne peut pas fournir l'adolescent.

Ces questions, indifférentes pour l'officier dans les débuts de sa carrière, lui deviennent indispensables lorsque, par son âge et par son grade, il est appelé à exercer un commandement, qu'il s'agisse d'un bâtiment isolé, d'une division navale ou d'une escadre.

Ces lacunes sont comblées par la création d'une école supérieure de marine, dont l'enseignement, portant à la fois sur tous les sujets qui touchent à la marine, aura pour objectif, non de former les spécialités, mais d'élever le niveau intellectuel des officiers de vaisseau par son caractère plutôt encyclopédiqne que technique.

Recruté parmi les officiers ayant donné la mesure de leur intelligence et de leur capacité par leurs services antérieurs, le personnel admis dans cette école réunira les conditions nécessaires pour comprendre et apprécier la portée des sujets qui seront traités devant lui.

L'enseignement scientifique prendra un caractère d'autant plus élevé que les principes élémentaires pourront être considérés comme acquis, tandis que l'enseignement politique, commercial et militaire, quoique réduit à ses grandes

lignes, suffira pour ouvrir à ces jeunes officiers des horizons entièrement nouveaux, et leur donner le complément d'instruction que réclament les situations auxquelles ils seront forcément appelés.

Le programme définitif demande une étude d'autant plus approfondie, que la durée limitée du séjour dans cette école ne permet pas de s'écarter du résultat poursuivi.

Vu dans ses grandes lignes, il comprendra :

Une partie scientifique ;

Une partie politique et militaire.

A la partie scientifique se rattachent :

La navigation, c'est à-dire le problème des routes ;

Le matériel naval et l'armement, c'est-à-dire le navire, ses moteurs et ses moyens d'attaque et de défense.

La partie politique et militaire comprend :

L'étude des intérêts politiques et commerciaux et toutes les questions qui s'y rattachent par un lien quelconque ;

L'utilisation des forces maritimes pour la défense de ces intérêts.

En se plaçant à ce point de vue :

Toutes les questions de navigation peuvent rentrer dans l'enseignement de l'astronomie supérieure et de ses applications à la détermination des longitudes, et dans celui de la physique du globe, réduite à l'exposé des lois du magnétisme et des mouvements de l'atmosphère et de la mer.

Tandis que les questions les plus élevées de l'art des constructions et de l'artillerie peuvent se résumer dans la mécanique et la physique appliquée, l'enseignement politique et commercial devra aborder les questions diverses auxquelles l'officier de marine est appelé à prendre part, comme commandant d'escadre ou de division, comme préfet maritime ou membre des conseils ou des comités dont il est destiné à faire partie.

La diversité des fonctions qu'il doit remplir ne lui permet pas de se spécialiser dans la partie technique du métier ; il ne peut se contenter de posséder, dans tous ses détails, la machine de guerre dont il dispose et de savoir la manœuvrer.

S'il est avant tout marin, il est aussi le représentant des plus grands intérêts de l'Etat dans les mers lointaines et il doit connaître ces intérêts pour être en mesure de les surveiller et de les défendre.

Le but des stations navales n'est pas seulement de protéger le commerce et la marine marchande dans leur fonctionnement régulier.

Il consiste aussi : à suivre le développement militaire et commercial des différents Etats dans toutes les contrées du globe; à étudier et à préparer des débouchés nouveaux pour le commerce ; à prévoir le rôle militaire que la marine peut être appelée à remplir dans toutes les mers.

Il faut donc qu'un enseignement politique et commercial, conçu au point de vue le plus élevé, initie l'officier à toutes les questions et à tous les intérêts que peuvent faire naître les relations de l'Etat avec les autres nations ou avec ses colonies, fasse ressortir l'importance des routes commerciales et des communications télégraphiques et postales, traite du droit maritime et commercial.

L'utilisation du vaisseau de guerre à la protection de ces grands intérêts réclame une part importante pour l'enseignement de l'art militaire ou de la stratégie navale.

La tactique règle les évolutions, mais elle suppose un plan de campagne qui varie avec les forces à combattre, avec les conditions particulières aux mers et aux côtes sur lesquelles on doit opérer, avec l'appui que peuvent offrir les défenses fixes ou les garde-côtes cuirassés.

L'étude comparative des forces maritimes des divers peuples et des ressources du littoral, au point de vue militaire, seront donc les préliminaires indispensables de l'enseignement de la stratégie navale.

La préparation des plans de campagne appartient à l'état-major général pour l'armement, la mobilisation et la concentration des forces maritimes; mais l'exécution et les modifications qu'impose l'imprévu, dont la part est si grande, en reviennent exclusivement au commandant en chef.

Il ne pourra tirer parti des ressources dont il dispose que s'il a médité d'avance les grandes questions auxquelles l'école supérieure de marine a pour but de l'initier.

Si vous approuvez les considérations que j'ai eu l'honneur de vous exposer, je vous prie de vouloir bien revêtir de votre signature le décret ci-après.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le ministre de la marine,

GOUGEARD.

Le décret qui suivait le rapport était ainsi conçu :

Article premier. — Il est établi à Paris une école supérieure de marine.

Art. 2. — L'organisation de cette école et le programme des études seront réglés par des arrêtés ministériels.
Art. 3. — Le ministre de la marine est chargé de l'exécution du présent décret.

École du génie maritime. — L'école d'application du génie maritime, établie à Cherbourg depuis 1872, a été transférée à Paris par décret du 25 janvier 1882. Cet établissement, destiné à former à la pratique les ingénieurs chargés de la construction du matériel naval préalablement pourvus de l'instruction théorique nécessaire, avait subi antérieurement de nombreux déplacements. Fondé à Paris, il y a plus de cent ans, il fut successivement transféré à Brest, à Toulon, puis ramené à Paris en 1854. M. Gougeard avait pensé qu'il était nécessaire d'élargir l'horizon un peu restreint dans lequel vivaient à Cherbourg les élèves ingénieurs. « Appelés par leurs fonctions à appliquer les procédés industriels dans tout ce qu'ils ont de compatible avec la discipline des arsenaux, c'est à Paris, disait le ministre, au centre de la science et des découvertes, au milieu des grands ateliers, de vastes usines de spécialités très différentes, que les ingénieurs trouveront les plus fructueux sujets d'étude et le moyen d'améliorer et de tenir à la hauteur des progrès les chantiers créés par leurs prédécesseurs et les constructions qui en doivent sortir. »

École de mécaniciens. — Le décret du 13 février 1879, en instituant une école unique de mécaniciens établie à Toulon, avait eu pour conséquence de supprimer la seconde école du même genre qui existait à Brest depuis 1860. On avait pensé que le niveau de l'instruction s'élèverait par le fait de la réunion de tous les élèves dans une seule école. Cette espérance ne s'est pas réalisée car la

production du personnel nécessaire au service des machines s'est notablement ralentie. Pour remédier à cette situation, M. Gougeard a fait rétablir, par le décret du 21 janvier 1882, une école de mécaniciens à Brest.

Liste générale d'embarquement. (1) — Une importante mesure prise par M. Gougeard a été l'établissement, par arrêté du 24 janvier 1882, d'une liste générale et unique d'embarquement sur laquelle, dans chaque grade, les lieutenants de vaisseau et les enseignes devaient être portés dans l'ordre indiqué par le règlement ministériel du 18 avril 1877. « Le ministre, disait M. Gougeard, estime qu'il y a un intérêt de premier orde à faire tenir à Paris, sous ses yeux et au centre même de l'action, une liste générale d'embarquement pour les officiers de tous les corps de la marine. Les lieutenants de vaisseau et les enseignes qui ne seront désignés ni pour le service à terre, lequel devra être réduit à son minimum, ni pour la période d'instruction à l'école supérieure de la marine et dans les écoles techniques, seront libres de choisir le lieu de leur résidence. Ils continueront à recevoir la solde de présence avec l'indemnité de logement. Cette mesure aura pour effet d'égaliser les chances diverses que tous les officiers doivent courir, et desquelles dépend souvent la fortune de leur carrière ; elle aura pour conséquence de ne plus leur imposer, surtout dans la première période de leur vie maritime, l'obligation de séjourner sans emploi dans les ports, sans aucune utilité pour le service et au préjudice de leurs intérêts personnels. Elle offre encore cet immense avantage de donner aux officiers des garanties d'impar-

(1) Un arrêté du 17 avril a déterminé à nouveau les conditions d'embarquement et de résidence libre pour les officiers de marine et le règlement du 4 septembre 1882 a fixé la composition des équipages à bord des bâtiments de la flotte.

tialité supérieure en les soustrayant aux influences locales. En ce qui concerne les médecins de la marine, une liste d'embarquement unique peut seule permettre l'institution du concours en vue de l'obtention du premier grade supérieur, et donner ainsi à ce corps toutes les garanties auxquelles il a droit et qui ont fait dans le passé son honneur et sa force. Le ministre pense que la véritable place des officiers de vaisseau est à la mer, dans les écoles supérieures et spéciales, ou dans leurs familles. Le port ne doit être qu'une exception, tout au moins dans les débuts de la vie maritime. Depuis de longues années on a cherché vainement la solution de la question; mais aujourd'hui, avec les moyens rapides de communications, il est enfin possible de la résoudre. »

Commissariat. — En ce qui concerne le commissariat, M. Gougeard s'était réservé la désignation des officiers de ce corps qui devaient être appelés à servir à la mer. D'après l'arrêté du 24 janvier, la désignation des commissaires-adjoints destinés à embarquer en qualité de commissaires d'escadre ou d'une division navale commandée par un officier général, et celle des sous-commissaires appelés à remplir les fonctions de sous-commissaire de division, devait porter sur l'ensemble du personnel de ces deux grades. Les autres destinations à donner aux commissaires-adjoints, aux sous-commissaires et aux aides-commissaires, devaient avoir lieu d'après une liste générale d'embarquement tenue à Paris.

Corps de santé. — L'embarquement et l'envoi d'office aux colonies des officiers de tous grades du corps de santé de la marine devaient être ordonnés par le ministre, suivant une liste d'embarquement et d'envoi aux colonies

tenue également au ministère. Lorsqu'il y aurait eu lieu, sur l'ordre du ministre, de faire remplir des vides dans le cadre du service à terre de l'un des ports chefs-lieux, les désignations auraient porté sur les officiers du corps de santé inscrits à la fin de la liste générale d'embarquement.

Résidence libre. — Un décret du 15 avril 1882, rendu par l'amiral Jauréguiberry, a accordé aux lieutenants et aux enseignes de vaisseau la faculté de résider temporairement hors des ports.

Réduction des emplois à terre. — M. Gougeard voulait réduire au strict nécessaire le nombre des emplois à terre dévolus à des officiers de marine. Un arrêté du 24 janvier décida que les lieutenants de vaisseau employés dans certains postes spécifiés, devaient être portés, à la date de leur dernier débarquement ou de leur promotion, sur la liste générale d'embarquement tenue à Paris.

C'est dans le même ordre d'idées, c'est-à-dire pour que l'activité de chacun fût, autant que possible, appliquée à la pratique de sa spécialité professionnelle, qu'une circulaire du 2 janvier avait décidé que les officiers de vaisseau ne seraient plus employés au service de garde dans les ports militaires.

Corps du génie maritime. — Aux termes du décret du 14 juin 1865, un sixième des vacances, dans le grade de sous-ingénieur de 3e classe, était réservé, au concours, aux maîtres entretenus des constructions navales de 1re, 2e et 3e classes réunissant au moins une année de service. Mais cette disposition n'avait pu recevoir d'application, en raison de l'étendue du programme des connais-

sances exigées, ce qui avait indirectement pour résultat d'éliminer les candidats. Désireux de faciliter au personnel de la maistrance des constructions navales l'accès dans le corps du génie maritime, M. Gougeard fit simplifier le programme, tout en le maintenant cependant dans les limites voulues pour s'assurer que les candidats possèdent une instruction générale suffisante et la capacité professionnelle que comportent les fonctions de sous-ingénieur. Le décret et le règlement du 25 décembre 1881 ont réalisé cette double réforme. L'arrêté du 31 mars 1882, rendu par l'amiral Jauréguiberry, en conformité des actes sus-indiqués de son prédécesseur, a déterminé les conditions du concours annuel des maîtres principaux et des maîtres entretenus.

Corps d'ingénieurs-artilleurs. — En ce qui concerne l'artillerie, l'intention de M. Gougeard était de créer un corps d'ingénieurs-constructeurs spécialement affectés à la production du matériel d'artillerie et de concentrer dans une usine unique, puissamment outillée, la fabrication de ce matériel aujourd'hui disséminée. Les ports devaient se borner à la réparatiou et à la mise en place des bouches à feu, et cela, au moyen d'une section dont le personnel, variable selon les besoins et l'importance des travaux, aurait été détaché de l'usine centrale et placé sous les ordres de l'ingénieur général. M. Gougeard espérait, par cette réforme, mettre un terme à cette sorte d'hybridité qui caractérise l'organisation de l'artillerie de marine, corps à la fois ingénieur et militaire, chargé de la construction du matériel d'armement et du service des garnisons coloniales.

M. Gougeard nomma, pour examiner la création du corps des ingénieurs-artilleurs, une commission com-

posée de MM. le vice-amiral de Jonquières, président, le général Dard, le contre-amiral Mottez et le lieutenant-colonel Brinster. Les nouveaux ingénieurs devaient, dans la pensée de M. Gougeard, se recruter parmi les officiers de vaisseau, les officiers d'artillerie et les élèves sortant des écoles spéciales pour les études métallurgiques.

Service de santé. — En ce qui concerne le service de santé, M. Gougeard avait l'intention de réduire les cadres et le nombre des écoles de médecine navale. Il voulait que, dans toute la hiérarchie du corps, les grades fussent acquis au concours. Chacun des hôpitaux devait être entièrement dirigé par le service de santé. Le directeur de ce service devait avoir le commandement et l'administration des infirmiers et régler leur avancement. Le rôle du commissariat devait se borner à l'administration des fonds.

Commissariat. — Par une décision présidentielle du 6 décembre 1882, le cadre des commissaires de la marine du service métropolitain a été porté de 26 à 28, et le cadre des commissaires-adjoints du même service a été porté de 50 à 52. Dans son rapport au Président de la République, le ministre invoquait, pour justifier cette mesure, l'insuffisance du cadre métropolitain, la suppresion dans les colonies des fonctions d'ordonnateur autrefois reservées aux officiers du commissariat du cadre colonial et les modifications apportées au régime financier des colonies, qui avaient eu pour conséquence de réduire considérablement les attributions de ces officiers du commissariat. Comme par suite, leur effectif dépassait les besoins du service, quelques-uns d'eux étaient devenus disponibles. Le cadre des officiers du commissariat de la métrepole, au con-

traire, était insuffisant pour pourvoir aux obligations du service. « Aussi, disait l'amiral Jauréguiberry, ai-je pensé qu'il y avait lieu d'augmenter ce cadre par l'adjonction de deux commissaires et de deux commissaires-adjoints du service colonial, actuellement sans emploi. Cette mesure améliorera la situation du service administratif dans nos ports, et ne nécessitera aucune augmentation de dépense; elle donnera lieu seulement à un report de crédit du chapitre Ier (service colonial) au chapitre IV (service marine) de la somme de 30,959 fr., représentant le traitement annuel de ces quatre officiers supérieurs du commissariat. »

II. ANGLETERRE

Situation générale. — Nous avons plusieurs fois eu l'occasion d'attirer l'attention de nos lecteurs sur les préoccupations que cause à l'opinion publique anglaise la possibilité, en cas de complications politiques, d'une coalition des puissances maritimes contre la flotte britannique. Le temps n'est plus, en effet, où l'Angleterre pouvait hardiment défier les autres marines sur quelque point du globe que ce fût. Déjà, dans la Méditerranée, où elle régnait sans rivale, la France et l'Italie réunies pourraient lui disputer victorieusement la domination.

Aujourd'hui, l'alliance de plusieurs flottes étrangères pourrait porter un coup fatal, non plus à sa suprématie, — elle ne la possède plus — mais à sa puissance maritime. « Le génie essentiellement commercial de l'Angleterre, disions-nous l'année dernière, est exclusif des

lourds sacrifices qu'exige l'entretien d'un appareil militaire. De plus, l'étendue de son empire colonial et le grand nombre de ses navires de commerce, qui ont fait sa prospérité économique, seraient peut-être, en cas de guerre, une cause de défaite. L'Angleterre est vulnérable dans chacune de ses colonies disséminées sur tous les points du globe, et cette situation lui imposerait une tactique de dispersion alors que la concentration des forces est plus que jamais nécessaire. »

Cette question de la supériorité navale de l'Angleterre a encore été agitée en 1882 devant la Chambre des communes. Lord Lennox ayant présenté une motion déclarant qu'en présence de l'augmentation énorme des flottes cuirassées dans le monde entier, « augmentation qui est une cause de danger pour le commerce de l'Angleterre, » il était désirable qu'on prît des mesures immédiates pour la flotte anglaise. M. Trevelyan s'est efforcé d'établir que la marine anglaise est bien plus puissante que la marine française. Mais ces arguments n'ont pas paru concluants à la presse militaire. L'*Army and Navy Gazette*, entre autres, a accusé le secrétaire de l'Amirauté d'avoir simplement cherché à jeter de la poudre aux yeux du public, en jonglant avec les chiffres.

D'après le rapport de M. Trevelyan, « les cuirassés français portent en tout seulement 284 pièces, pesant ensemble 4,476 tonnes, tandis que la flotte anglaise en représente 480, d'un poids total de 6,224. » Mais le secrétaire de l'Amirauté ne disait pas que le poids moyen de ces pièces est de 16 tonnes pour la France et de 13 à peine pour l'Angleterre.

De même, disait le *Progrès militaire*, à l'objection faite que la France possède un bien plus grand nombre

de croiseurs rapides, ne répond nullement l'assertion de M. Trevelyan que l'Amirauté construit en ce moment treize bâtiments de seize nœuds de vitesse et quinze de quatorze nœuds de plus que les Français. Outre que l'Angleterre ne possédait pas effectivement ces bâtiments à flot, la question est de savoir si, une fois construits, ils atteindront en effet leur vitesse nominale ou ne seront pas autant de ratés comme l'*Inflexible*. « Comme nous l'avons déjà fait remarquer, ajoutait l'*Army and Navy Gazette*, nos constructeurs ne paraissent pas avoir compris que la vitesse d'une flotte est déterminée par celle de son bâtiment le moins rapide. Nous ne pourrions, en ce moment réunir une escadre filant en moyenne plus de onze nœuds à l'heure; tandis que les Français pourraient mettre à la mer des escadres cuirassées portant de plus forts canons que nos vaisseaux et dont la vitesse moyenne atteindrait quatorze nœuds. »

M. Trevelyan a affirmé, disait, d'un autre côté, l'*United service Gazette*, que nous avons vingt-six cuirassés en commission réellement prêts à combattre. Mais où sont ces bâtiments? Ils sont dispersés aux quatre coins du globe, et M. Trevelyan sait très bien qu'il serait parfaitement impossible d'en mettre la moitié en ligne de bataille pour engager une action sans laisser des points d'attaque très vulnérables exposés sans défense aux coups de l'ennemi. La France n'a pas autant de possessions coloniales à défendre, de bâtiments de commerce à protéger, et une bien plus grande proportion de sa flotte reste disponible.

Il ressort, en somme, des appréciations des feuilles militaires qui ne sont pas vouées à un systématique optimisme, que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est menacée, et que l'existence même de ce pays dépen-

dant du maintien de cette suprématie, tout doit être fait pour la conserver. L'*United service Gazette* conseillait comme le meilleur moyen d'atteindre ce but, la nomination d'une commission royale chargée d'étudier la situation de la marine britannique.

En dehors des discussions au parlement et des articles publiés par la presse militaire, il a paru en Angleterre de nombreuses brochures traitant de la situation de la flotte britannique. Nous devons mentionner celle que l'amiral Symonds a fait paraître sous ce titre expressif : *Our great peril if war overtake us with fleet deficient in number, structure and armement.*

« Tout Anglais qui connaît la véritable situation de notre marine et de la marine française, disait l'amiral anglais, ne lira qu'avec un sentiment pénible de doute, l'article du contre-amiral Aube sur la guerre navale de l'avenir [1] ; il se demandera si nous pouvons compter aujourd'hui sur nos murs de fer pour notre sécurité. L'amiral français pose en principe — et qui le contredira ? — que l'empire des mers sera à celui qui aura la flotte cuirassée la plus nombreuse. Serions-nous capables, tout en protégeant tous nos établissements, de surpasser assez en nombre la flotte française pour lui faire face, à la fois, dans la Manche et dans la Méditerranée ? « Les guerres maritimes de l'avenir, dit l'amiral Aube, contre l'Angleterre du moins, pourraient bien être essentiellement des guerres de course. » Avons-nous le nombre voulu de croiseurs rapides puissamment armés pour protéger notre marine de commerce dans de telles guerres ? »

Après avoir rendu hommage à la valeur et à la distinc-

(1) *Revue des Deux-Mondes*, 15 mars 1882, et *Revue maritime et coloniale*, d'avril.

tion du personnel de la marine française, l'amiral Symonds exprime l'avis que si la guerre éclatait entre les deux pays, la supériorité des Anglais comme hommes de mer leur servirait fort peu à bord des cuirassés, et que leur supériorité numérique serait insignifiante. Sa conclusion est que l'Angleterre court un danger mortel si elle n'augmente pas immédiatement, dans une large mesure, sa flotte cuirassée. « A mon avis, dit-il, nous devrions, comme aux jours de Nelson, avoir une flotte double de la flotte française. Mais si cela ne peut se faire, l'Angleterre doit avoir au moins assez de cuirassés pour ses stations et entretenir dans la Manche et dans la Méditerranée, des flottes surpassant en nombre la flotte de la France et composées de manière à pouvoir lutter individuellement avec tous les bâtiments que pourraient construire les Français. »

De même, sir Symonds voudrait que les bâtiments anglais fussent comme ceux de la France, partagés, à l'avant et à l'arrière, en un aussi grand nombre de compartiments transversaux que possible.

En ce qui concerne le personnel, l'amiral Symonds est d'avis que les matelots-canonniers, après leur instruction, restent trop longtemps à « perdre leur temps » dans les ports et sur les bâtiments de réserve ainsi que dans la garde-côte. Il n'a qu'une confiance limitée dans la réserve navale, et il croit que beaucoup d'hommes de cette catégorie feraient défaut si l'on en avait réellement besoin pour faire la guerre.

Revenant à la comparaison des forces navales de la France et de l'Angleterre, l'amiral s'exprimait en ces termes :

« Si l'on compare ce que seront les deux flottes au point

de vue du combat en 1885 (si la France poursuit son plan et si nous ne développons pas considérablement les nôtres), on voit que les Français posséderont 61 navires et nous 60, et que (à part l'*Inflexible*), les leurs seront pour la plupart aussi supérieurs aux nôtres que l'était autrefois un vaisseau à une frégate. N'oublions pas non plus que la comparaison pourrait encore être plus défavorable pour nous si, ce qui s'est déjà vu, la flotte italienne, joignant ses très puissants navires à ceux de la France, portait la flotte de cette dernière à 80 bâtiments contre nos 60. »

Sir Symonds ne paraît pas avoir grande confiance dans l'efficacité du concours de la marine marchande en cas de guerre. « Sans doute, nous avons une grande ressource dans les steamers de commerce, dont la construction, soumise à de certaines conditions, permet de les transformer en croiseurs. Mais ils ne pourraient pas être prêts au moment même de la déclaration de guerre et le besoin s'en ferait sentir immédiatement ; tout ce que nous pourrions faire alors, serait de les louer à un taux ruineux. On ne devrait pas perdre un jour pour ordonner la construction immédiate d'un certain nombre de croiseurs à grande vitesse, pouvant prendre beaucoup de charbon et armés de canons puissants. Je crois que la marine gagnerait et se fortifierait à faire elle-même le transport des troupes, des approvisionnements de charbon, etc.; les officiers et les hommes acquerraient à cela une expérience précieuse. La construction de longs transports de charbon à vapeur fournirait une classe de bâtiments dont le besoin se fait vivement sentir pour notre marine. En temps de guerre, des bâtiments marchands avec leurs équipages habituels, ne sauraient se comparer à de tels bâtiments montés par des équipages et des officiers des navires de guerre. »

Mais ce qui, mieux que les articles de journaux, ou les discussions au Parlement, prouve la justesse des critiques dirigées contre la situation de la marine anglaise, ce sont les mesures que le gouvernement a cru devoir prendre pour prévenir tout danger et toute surprise pouvant résulter d'une coalition des marines étrangères. L'amirauté anglaise a, en effet, acheté en 1882, quatorze paquebots de commerce, choisis parmi les mieux construits et les plus rapides, pour les envoyer comme croiseurs dans l'Océan indien, dans les mers de Chine et dans l'Océan Pacifique. Ces croiseurs devaient être armés, chacun de quatre canons, se chargeant par la bouche, de 64 pounds, d'un canon de 40 pounds, se chargeant par la culasse, et de quatre mitrailleuses Nordenfelt.

Certains journaux anglais ont prétendu que cette mesure aurait été motivée par la nécessité de remplacer, dans les stations lointaines, 26 croiseurs qui devaient être rappelés et dont quelques-uns avaient trois années de campagne.

Mais l'*Army and Navy Gazette* a avoué que cette mesure avait été prise comme précaution en vue des complications que pouvait entraîner la question d'Egypte et dans l'hypothèse d'hostilités avec une puissance maritime rivale. La même feuille a annoncé que 50 paquebots de commerce avaient été examinés et classés pour être armés comme croiseurs, en cas de besoin. « Ces précautions étaient nécesaires, ajoutait l'*Army and Navy Gazette*, pour assurer, sur les grandes routes de l'Océan, la circulation non interrompue des paquebots chargés de blé dont l'Angleterre a besoin pour sa subsistance. »

Une importante modification a été apportée dans la composition du bureau de l'Amirauté anglaise. Les trans-

formations qui s'opèrent dans le matériel de la marine, les connaissances techniques qu'exigent les questions concernant la construction des navires, leur artillerie, l'emploi des torpilles, etc., ont amené le gouvernement à penser qu'il y avait lieu de faire entrer le contrôleur dans le bureau de l'Amirauté et de lui adjoindre un nouveau membre civil spécialement versé dans la science des constructions navales. Ce projet a reçu l'assentiment des deux Chambres. Désormais donc, le bureau de l'Amirauté com-

---

(1) On sait que l'administration de la marine est, en Angleterre, confiée non pas à un ministre, mais à un bureau composé de commissaires désignés sous le nom de *board of admiralty*. Depuis 1872, ce conseil comprenait cinq membres : le premier lord, qui est généralement un civil et qui, membre du cabinet, est responsable devant la couronne et les Chambres, le *senior naval* lord, le troisième lord, le *junior naval* lord, tous les trois marins, enfin le *civil* lord, membre du parlement. A côté d'eux, se trouve le contrôleur qui est chargé du matériel et des armements, et qui dirige en fait les arsenaux et les magasins ; il appartient à l'élément naval. Depuis 1872, le contrôleur avait cessé, malgré l'importance de ses fonctions, de siéger dans le conseil de l'Amirauté ; il avait seulement droit d'y assister lorsqu'on y discutait les affaires intéressant directement son service.

Voici comment se répartissent les attributions des lords de l'Amirauté :

Premier lord : navires en armement, distribution de la flotte ; infanterie et artillerie de marine ; nomination des officiers de tout grade, sauf approbation de la Reine pour les chefs d'escadre ; discipline ; cours martiales et cours d'enquête ; punitions ; réengagements ; protection du commerce et des pêcheries ; service hydrographique ; pilotage ; signaux ; médailles de la Société de sauvetage ; service des convicts.

Deuxième lord : équipages de la flotte ; garde-côtes ; volontaires du service royal et maritime des côtes ; réserve de la marine royale ; pensions de retraites ; canonniers et maîtres d'équipage ; collège royal naval ; hôpital de Greenwich ; appels de la réserve ; médailles de bonne conduite ; pensions ; services des transports.

Troisième lord : nomination des chirurgiens de marine, payeurs, payeurs-adjoints, commis, sous-commis, ingénieurs et charpentiers ; service médical, hôpitaux et vaisseaux-hôpitaux ; services ; solde, demi-solde, dépenses de table, passages, rations, compensations et allocations concernant la flotte et les dettes.

Le quatrième lord assiste le cinquième ou lord civil dans l'administration financière.

L'Amirauté comprend les divisions suivantes : division de la marine ; personnel des ingénieurs et constructeurs, avec un directeur ; service des vivres, division des achats et marchés ayant tous deux un superintendant ; division de la comptabilité générale ; division médicale avec un directeur général ; division des transports et division des travaux, ayant l'une et l'autre un directeur ; division hydrographique dirigée par l'hydrographe de la marine, enfin, celle du surintendant de la réserve navale.

prendra sept membres, comme de 1792 à 1822. Le nouveau lord civil sort de l'industrie privée; c'est un des associés de la fameuse maison Armstrong.

En même temps, une modification a été apportée dans le personnel des secrétaires du bureau. Pendant longtemps, il y avait eu trois secrétaires : un secrétaire dit parlementaire, changeant avec le cabinet et chargé spécialement des affaires financières, et deux autres appelés, l'un secrétaire permanent, l'autre secrétaire maritime. En 1877, le secrétaire permanent s'étant retiré, on pensa qu'il suffisait de deux secrétaires; on ne pourvut pas à son remplacement et ses attributions passèrent au secrétaire maritime. Il a été décidé qu'à l'avenir il n'y aurait, outre le secrétaire parlementaire, qu'un secrétaire permanent qui pourra être, soit un civil, soit un marin.

L'Amirauté se préoccupait aussi du service des réserves navales. Dans le rapport qu'il a adressé sur son commandement, le duc d'Edimbourg(1) a réclamé avec énergie le maintien, au complet en tout temps, des officiers et des équipages des bâtiments de première réserve et de leurs annexes. Le duc a attiré l'attention sur la nécessité d'étudier le système actuel qui sépare les commanders et les lieutenants des garde-côtes des autres officiers et a demandé que la royale réserve, dont l'effectif était de 17,000 hommes, fût porté à 20,000. Il faudrait pour cela que l'on

(1) Le duc d'Edimbourg est, comme on sait, commandant en chef des réserves navales. Il a été promu vice-amiral le 1er décembre 1882.

Les réserves navales se composaient de 9 cuirassés de première réserve, 9 bâtiments d'instruction *(drill ship)*, de 8 canonnières (y compris le *Lively*), de 5 croiseurs à vapeur et de 23 bâtiments à voiles.

Les équipages de ces bâtiments s'élèvaient à 3,858 hommes; les gardes-côtes à terre, à 3,951 hommes; les matelots soldés par le service de la réserve, à 1,609 hommes; la réserve royale de 1re classe comprenait 11.519 hommes; celle de 2e classe, 5,549 et celle de 3e classe, 115. En ajoutant à ces chiffres 1,352 volontaires de l'artillerie royale, on arrive à un total général de 27,953 hommes.

incorporât dans cette réserve les hommes des îles Arkneys et de l'île de Man. On devrait aussi, selon lui, chercher à augmenter les volontaires de l'artillerie royale.

Nous avons exposé précédemment les réformes apportées par M. Childers à l'organisation générale de l'armée anglaise. Des considérations budgétaires n'ayant pas permis de les étendre toutes aux *Royal-Marines* (1), le gouvernement a pris des mesures pour améliorer la situation de ce corps où le principe de l'ancienneté avait dominé exclusivement. L'avancement a été rendu plus rapide par l'augmentation du nombre des majors. Les officiers supérieurs, à partir du grade de major, seront désormais promus au choix. Les lieutenants deviendront capitaines, après examen, au moins après douze ans de services. Les hommes et les sous-officiers d'infanterie de

(1) Ce corps, qui équivaut à notre infanterie et à notre artillerie de marine, se compose de 9,862 hommes d'infanterie et 2,532 artilleurs. Bien que ses annales soient des plus glorieuses, il est peu populaire. Les officiers se recrutent si difficilement qu'on admet les candidats qui ont échoué au concours d'entrée des grandes écoles militaires, le collège de Sandhurst et l'académie de Woolwich, et que, néanmoins, on ne tient pas sans peine les cadres au complet.

Cet état de choses, disait la *Revue d'administration*, tient à diverses causes. Autrefois, les Royal-marines faisaient partie de l'armée ; les permutations étaient fréquentes entre ce corps et les autres armes. Leur rôle était alors non seulement d'opérer les débarquements, mais aussi de maintenir dans l'ordre les équipages indiciplinés que fournissait la presse. Quand l'Amirauté avait besoin d'un détachement d'infanterie de marine, elle le demandait au ministère de la marine, qui le mettait à sa disposition. La solde était servie par le département de la marine, tant que le détachement restait à bord. A cette époque, le service de la solde se faisait fort irrégulièrement et il se produisait dans les payements de longs et fréquents retards. Pour éviter les complications qui en résultaient dans la comptabilité, on fit passer les Royal-marines sous l'autorité de l'Amirauté. De là une situation fausse. L'artillerie et l'infanterie de marine n'appartiennent plus à l'armée et, d'un autre côté, la marine ne les traite pas sur un pied d'égalité. De plus, leur rôle s'est modifié. Les équipages sont maintenant composés d'hommes rompus à la discipline dès l'enfance ; plus n'est besoin d'un corps distinct pour faire la police à bord. Les marins *(Blue-jacquets)* ont leurs compagnies de débarquement qui opèrent à terre aussi bien que les Royal-marines, et parfois sans leur concours, même quand ceux-ci sont présents. Peu à peu, les hommes de ce corps se sont trouvés confinés dans des occupations de manœuvres. Ajoutons qu'ils sont beaucoup moins bien payés que les marins et on comprendra comment leur carrière présente peu d'attraits.

marine qui justifieront de connaissances suffisantes dans l'artillerie recevront un supplément de solde. Les capitaines ne seront plus sujets à la mise à la retraite obligatoire à quarante-deux ans. Ils pourront toutefois quitter volontairement le corps à cet âge, avec une pension de 225 liv. La mise à la retraite obligatoire subsiste pour les majors : la limite d'âge est de quarante-huit ans et la pension fixée à 300 liv. Pour les lieutenants-colonels, la limite d'âge est de cinquante-quatre ans et la pension de 450 liv.; pour les colonels, la limite d'âge est de 60 ans et la pension de 600 liv.

Budget. — Le budget de la marine anglaise prévoyait pour l'exercice de 1882-1883, une somme totale de 204,417,612 fr., présentant une diminution de 3,801,262 fr. sur l'exercice précédent. C'était le plus faible crédit demandé pour la marine depuis trois ans. Le personnel de la flotte de guerre comprenait 44,140 officiers et matelots qui se répartissent ainsi : 3,330 officiers de tous grades, 36,010 matelots et 4,800 mousses.

III. — ITALIE.

Situation générale. — La marine italienne est peut être de toutes les marines celle dont l'évolution est la plus intéressante à observer, en ce sens qu'elle est actuellement soumise à un complet travail de refonte et de réorganisation. Après avoir décidé la transformation radicale du matériel flottant et la mise en chantier de cuirassés colosses, tels que le *Diulio*, l'*Italia*, etc., l'amirauté ita-

lienne s'est occupée des réformes à apporter au personnel, après quoi, et c'est là l'œuvre à laquelle elle donne actuellement ses soins, elle a songé à la défense des côtes. Peut-être eût-il été plus logique de commencer par ce dernier point, car la première nécessité, pour un pays qui a un rivage maritime, est de le mettre à l'abri des attaques dont il peut être l'objet du dehors.

Pour couronner l'œuvre de réforme entreprise, l'Italie s'inspirant de l'exemple de l'Allemagne, a fondé une Académie navale à Livourne. Cette institution a pour but de fournir l'éducation militaire et l'instruction théorique et pratique nécessaires à la jeunesse qui se consacre à la carrière maritime. L'état-major de l'Académie navale est constitué par le personnel dirigeant et par le personnel enseignant. Le personnel dirigeant comprend : 1 contre-amiral, commandant ; 1 capitaine de vaisseau, commandant en second ; 1 lieutenant de vaisseau, officier de détail ; 1 médecin, officier de santé ; 2 commissaires, l'un officier comptable et l'autre secrétaire ; 4 lieutenants de vaisseau, compris parmi les professeurs militaires ; 3 sous-lieutenants de vaisseau. Le personnel enseignant est composé d'un aumônier et du nombre de professeurs ou maîtres civils fixé chaque année dans le budget de la marine selon les besoins de l'Académie.

Les aspirants à l'admission à l'Académie navale devront satisfaire aux conditions suivantes : être sujet italien ; être âgé de 13 à 15 ans à la date du concours ; connaître l'arithmétique, l'italien, l'histoire et la géographie, dans les limites des programmes établis ; fournir la preuve qu'on a fait des études dans les institutions d'éducation nationales ou étrangères, soit publiques, soit pri-

vées. Voici, d'après le programme officiel, comment est divisé l'enseignement :

« L'enseignement dans l'Académie comprendra un *Cours normal* et un *Cours d'application*.

» L'instruction des élèves du cours normal est théorique et pratique ; les matières d'enseignement sont distribuées en 5 années de cours, soit 1 année d'épreuve et 4 années successives d'études. Le cours d'application se compose de deux périodes d'études théorico-pratiques d'application.

» L'instruction théorique des élèves du cours normal emploie 8 mois de l'année.

» La pratique a lieu à bord d'un navire royal mis à la disposition de l'Académie. La campagne dure environ 3 mois, du milieu de juillet à la fin d'octobre.

» Pendant le cours d'instruction théorique, les élèves du cours normal ont cependant aussi quelques exercices et des leçons de choses pratiques, de même que, pendant la campagne d'instruction ils sont exercés à l'application des théories étudiées à l'Académie.

» L'instruction se répartit de la manière suivante :

» CLASSE PRÉPARATOIRE OU D'ÉPREUVE. — Complément d'arithmétique et algèbre élémentaire (géométrie plane et solide ; langue italienne et histoire romaine ; langue française ; matelotage ; dessin de têtes ; calligraphie.

» *Premier cours.* — Algèbre supérieure ; trigonométrie plane et sphérique ; langue italienne et histoire du moyen âge ; langue française ; langue allemande ; géographie ; matelotage ; dessin de têtes.

» *Second cours.* — Géométrie analytique et principes de descriptive ; éléments de géographie astronomique ; navigation à l'estime ; usage et maniement des instruments nautiques ; lettres italiennes et histoire moderne ; langue française ; langue allemande ; langue anglaise ; matelotage ; dessin linéaire.

» *Troisième cours.* — Calcul infinitésimal ; éléments de physique et de chimie ; navigation théorique et pratique ; lettres italiennes et histoire des voyages ; langue allemande ; langue anglaise ; matelotage et manœuvre ; exercices de français et de navigation à l'estime ; dessin de paysages et de marines.

» *Quatrième cours.* — Mécanique rationelle ; physique ; chimie ; histoire naturelle ; exercices de problèmes de navigation et d'astronomie ; langue anglaise ; exercices de lan-

gue française et allemande ; matelotage et manœuvre ; dessin hydrographique.

» Pendant les années dites de cours normal, les élèves seront, en outre, exercés en gymnastique, escrime, danse et en exercices pratiques militaires et maritimes, dans la nomenclature et la conduite des machines à vapeur.

» COURS D'APPLICATION. — *Première année de cours.* — Mécanique appliquée ; géodésie et hydrographie ; géographie physique de la mer et météorologie appliquée à la navigation hauturière ; art militaire terrestre et maritime ; histoire navale,

» *Seconde année de cours.* — Constructions navales ;
» artillerie et torpilles ; machines à vapeur marines ; leçons
» de droit à l'usage des officiers de marine ; hygiène
» navale. »

Une escadre d'instruction a été formée, le 1er avril, sous le commandement de l'amiral Pacoret de Saint-Bon.

Cette escadre était composée des navires suivants : *Duilio*, monitor cuirassé ; *Dandolo*, monitor cuirassé ; *Principe Amedeo*, frégate cuirassée ; *Palestro*, frégate cuirassée ; *Castelfidardo*, corvette cuirassée ; *Affondatore*, bélier cuirassé ; *Terribile*, batterie cuirassée ; *Formidabile*, batterie cuirassée ; *Varese*, canonnière cuirassée. Plus trois avisos : le *Marc-Antonio Colonna*, le *Barberigo* et le *Rapido*. Un transport : la *Citta di Genova* et six bateaux-torpilles.

Le commandement en sous-ordre de l'escadre d'instruction a été confié au contre-amiral Orengo.

Au mois d'octobre, l'escadre a procédé, dans le golfe de la Spezzia, en présence du roi et de la reine, à de grandes manœuvres auxquelles ont pris part les deux escadrilles de torpilleurs. Ces navires ont exécuté un simulacre de combat naval et expérimenté divers modèles de torpilles.

Budget. — Le projet de budget de la marine italienne de 1883 s'élevait à 54,896,364 fr., dont 49,282,364 fr. pour le service ordinaire et 5,614,000 fr. pour le service extra-

ordinaire. Ce budget accusait une augmentation de 10,943,740 fr. sur l'exercice précédent.

Le parlement italien a été saisi d'un rapport sur l'organisation des arsenaux maritimes. D'après ce rapport, les centres des trois divisions maritimes seraient : pour la première, la Spezzia ; pour la seconde, Tarente ; pour la troisième, Venise. Ces villes seraient les ports d'armements des trois divisions. Elles seraient mises en état de défense et pourvues d'un arsenal organisé pour la construction, l'équipement et la réparation des navires. Le centre de la deuxième circonscription serait provisoirement fixé à Naples, en attendant l'achèvement des importants travaux entrepris à Tarente.

IV. — ALLEMAGNE.

Situation générale. — L'Allemagne a procédé, pour la réorganisation de sa marine, d'une façon inverse de celle de l'Italie. Après s'être tout d'abord occupée d'assurer la défense de son littoral par la construction de forteresses sur les points dépourvus de protection naturelle susceptibles d'être attaqués ; ou après avoir fait de lourds sacrifices pour la création d'arsenaux et de ports de guerre dans la mer du Nord et la Baltique, il lui a fallu songer à augmenter la puissance du matériel flottant. Depuis cinq ans, 258 millions de marks ont été annuellement dépensés pour favoriser le développement

de la marine militaire [1]. Après avoir été longtemps obligée de commander ses navires aux chantiers étrangers, l'Allemagne s'est peu à peu émancipée. Aujourd'hui, non-seulement elle construit ses navires dans ses propres arsenaux, et en n'employant que des matériaux allemands, mais encore elle construit pour le compte d'autres puissances.

On étudiait particulièrement à l'Amirauté, disait le *Progrès militaire*, les résultats obtenus dans les expéditions des bâtiments cuirassés, ainsi que les expériences exécutées à l'étranger. C'est d'après ces études qu'on décidera si le plan primitif d'organisation de la flotte doit être maintenu ou modifié. On préparait au ministère de la marine un mémoire très étendu destiné à être soumis au Reichstag en même temps que les demandes de crédit, dans lequel on insistait sur la nécessité de renforcer la flotte de guerre. On a fait entre Dantzig et Memel des expériences sur les qualités de navigation des cuirassés par une mer mauvaise, et plusieurs des plus grands ont exécuté, dans ces conditions, une course de vitesse à toute vapeur. Le cuirassé à tourelles *Preussen* s'est montré le plus rapide ; après lui, la frégate *Kronprinz*, et, à peu près sur la même ligne, le cuirassé à tourelles *Friedrich der Grosse*. Le vaisseau amiral *Friedrich-Karl* est venu

(1) Sous le titre de : *Jolies sommes*, la *Gazette de Kiel* publie les données suivantes :

« Nos plus grands navires ont coûté pour la construction et pour l'armement : *Kœnig-Wilhelm*, 10,102,829 marks ; *Deutschland*, 8,240,450 marks ; *Kaiser*, 8,226,032 marks ; *Friedrich-der-Grosse*, 7,303,417 marks ; *Preussen*, 7,038,097 marks ; *Friedrich-Karl*, 6,453,296 marks ; *Kronprinz*, 6,296,721 marks ; *Sachsen*, 7,803,475 marks ; *Bayern*, 6,930,339 marks ; *Hansa*, 3,065,412 marks ; *Wurtemberg*, 1,518,952 marks, ce qui fait un total de 72,978,020 marks. Il faut ajouter à ces chiffres le prix des réparations pour ceux d'entre eux qui sont déjà en service depuis longtemps, par exemple jusqu'à la fin de mars 1881 : pour le *Kœnig-Wilhelm*, 1,962,156 marks ; pour le *Friedrich-Karl*, 2,265,090 marks ; pour le *Kronprinz*, 1,221,965 marks.

le dernier. Les exercices d'embarquement exécutés à Dantzig en présence du général-lieutenant von Conradi et d'un grand nombre d'officiers généraux et supérieurs méritent aussi d'être signalés. Ces exercices, dont l'utilité est depuis longtemps comprise en Allemagne, ne sont pas nouveaux pour les troupes allemandes. Mais on cherche sans cesse à compléter et à perfectionner l'expérience acquise par les exercices des années précédentes. Pour pouvoir les exécuter fréquemment, on a disposé provisoirement sur le terrain des chantiers maritimes de Dantzig, une portion d'un vieux bâtiment à voiles au moyen duquel les troupes de toutes armes peuvent facilement se rendre compte des conditions dans lesquelles doivent se faire leur embarquement, puis leur installation à bord des navires.

A Kiel ont eu lieu, sous la direction du contre-amiral de Wiekede, des expériences très complètes d'éclairage avec la lumière électrique. On devait installer dans les quatre forts : Friedrichsartz, Falkenstein, Stosch et Korrügen qui défendent l'entrée des ports, des appareils électriques d'une extrême puissance destinés à rendre impossible une attaque secrète de nuit.

L'Allemagne s'occupe très activement de compléter le système de défense fixe qu'elle a établi sur ses côtes en construisant des forteresses, par l'organisation d'un système de défense mobile à l'aide de torpilles et de bateaux-torpilleurs.

La flotte cuirassée a exécuté de fréquents exercices de torpilles-poissons, ou torpilles flottantes. On apprend aux hommes à les lancer avec des canons spéciaux ou autres appareils et aussi à repousser leurs attaques.

D'un autre côté, l'Amirauté a demandé au Reichstag, dans le projet de budget pour 1882-1883, les moyens

d'augmenter considérablement le service des torpilles. Une note, que nous reproduisons d'après la *Gazette de Silésie*, expliquait comme suit, aux députés, les motifs de cette détermination :

« Pour empêcher un blocus, pour inquiéter et mettre constamment en danger une flotte ennemie croisant le long des côtes, pour faire le service de garde et de sûreté et, dans maintes circonstances, pour appuyer les navires de combat dans une bataille en pleine mer, les bateaux-torpilleurs peuvent rendre de tels services que celui des belligérants qui n'en a aucun à sa disposition, a, par cela même, une infériorité des plus marquées. Dans l'attaque et la défense des côtes, ces bâtiments ne sont pas moins utiles, parce qu'ils sont éminemment propres aux reconnaissances et c'est seulement grâce à eux qu'une flotte peut, dans une certaine mesure, se garantir des attaques exécutées pendant la nuit avec des torpilles par un adversaire entreprenant. C'est pour ce motif que toutes les puissances maritimes de l'Europe possèdent un grand nombre de bateaux-torpilleurs, les uns déjà à la mer, les autres sur les chantiers. En ce qui concerne la marine allemande, il est absolument indispensable de la doter de douze petits bâtiments de ce genre, sans compter les neuf canonnières de deuxième classe qui, en raison de leur construction et de leur aménagement, peuvent être également employées provisoirement pour le service des torpilles. »

Le prix de revient de chacun de ces bateaux était évalué à 250,000 fr. Le Reichstag accorda sans difficultés au ministre de la marine les crédits nécessaires pour trois bâtiments. Aussi, disait la *Revue militaire de l'Etranger*, l'étonnement fût-il grand, lorsque, quelques jours à

peine après le vote du budget, on apprit que l'Amirauté venait de commander sept bateaux-torpilleurs aux chantiers du *Weser*, à Brême. Les délais accordés au constructeur étaient très courts; on était à la fin du mois de mars et la livraison devait être effectuée avant la fin du mois de juin 1882. L'opinion publique s'émut d'autant plus, qu'on prétend, à tort ou à raison, que la marine apporte dans toutes ses constructions une lenteur méthodique, augmentée par toutes les exigences d'un contrôle technique et administratif fortement organisé. Quoi qu'il en soit, dès le 14 mai, on lançait à Brême un premier bateau, le *Schütze ;* le 25 mai, on en lançait un second, le *Flink*, puis successivement, du 30 mai au 26 juin, le *Scharf*, le *Tapfer*, le *Kühn*, le *Vorwarts* et le *Sicher*. Ces bâtiments, construits entièrement en acier, ont 32 mètres de longueur, une machine très puissante en comparaison de leur tonnage, et filent 19 nœuds à l'heure. (1) Ainsi, en moins de trois mois, un seul chantier appartenant à l'industrie privée a fourni à la marine de son pays sept bateaux-torpilleurs. Il semble donc qu'à la veille d'une guerre, ou même après l'ouverture des hostilités, il serait possible à l'Amirauté allemande d'augmenter sensiblement le nombre de ces redoutables machines de guerre.

On sait qu'indépendamment des bateaux-torpilleurs proprement dits, les flottes ont maintenant aménagé presque tous les navires de combat, de manière à pouvoir

---

(1) La *Gazette de Dantzig* du 24 juin 1882 annonçait que le bateau-torpilleur *Schütze* avait fait ses essais de vitesse par une mer très agitée et qu'il avait obtenu 17 à 18 nœuds. Quelques jours plus tard, par une mer calme, on aurait légèrement dépassé 19 nœuds, mais en faisant produire à la machine son maximum d'effet utile.

L'empereur a décidé, le 15 août 1882, que les bateaux-torpilleurs *Schütze, Scharf, Kuhne* et *Vorwarts* seraient attachés à la station maritime de la Baltique, et les bateaux-torpilleurs *Flink, Tapfer, Sicher* et *Natter* (ce dernier en construction) à la station navale de la mer du Nord.

utiliser et lancer des torpilles. Le budget de 1882-1883 fournit aussi quelques renseignements au sujet des torpilles automobiles dont on se proposait d'armer toute la flotte.

Sur les 64 bâtiments de la flotte, 43 devaient recevoir 8 torpilles, soit en tout 344, et 21 devaient en recevoir 4, soit 84, ce qui fait un total de 428 torpilles auxquelles il convient d'en ajouter 72 comme réserve. Soit en tout 500 torpilles.

L'Allemagne possédait dès lors, à peu de chose près, la flotte qu'elle jugeait nécessaire, en 1873, pour la protection de ses côtes et de son commerce maritime. La plupart des navires sont neufs et appartiennent aux types les plus perfectionnés. Ce n'est point là un mince avantage, à une époque où les bâtiments datant de quelques années sont démodés et déjà très distancés par ceux de construction plus récente. Ils sont armés d'une puissante artillerie et ne tarderont pas à être tous munis de torpilles. La marine allemande apportera donc désormais aux forces militaires de l'empire un appoint dont il pourrait être dangereux de ne pas tenir compte. La situation maritime de l'Allemagne s'est bien modifiée dans les douze dernières années; si l'on jette un coup d'œil en arrière et si l'on se reporte par la pensée à l'année 1870, on est forcé de reconnaître toute l'importance des résultats obtenus.

La question de savoir si l'Allemagne s'en tiendra au plan de 1873 a été fréquemment et nous pourrions ajouter passionnément discutée dans les cercles maritimes et dans la presse militaire. « On le sait, disait la *Revue militaire de l'Etranger*, la marine est l'enfant gâté de la nation tout entière ; les Bavarois, les Badois et les Wurtember-

geois, réduits jusqu'en ces derniers temps à leur flottille du lac de Constance, ne portent pas moins d'intérêt à la grande marine impériale que les Hanséates ou les Poméraniens. On n'est plus à l'époque où l'Allemagne était obligée d'acheter à l'étranger, aux Anglais, aux Français, aux Américains, des navires tout équipés. C'est sur les chantiers allemands que l'on construit maintenant les navires de guerre allemands; on emploie des matières premières allemandes et le travail se fait par des mains allemandes. Les machines elles-mêmes sont d'origine tout à fait germanique et elles ne brûlent plus que du charbon indigène. « Rien ne s'oppose donc au développement progressif de la marine impériale, et ce développement ne peut que favoriser l'industrie nationale. On agrandira les ports actuels et l'on en creusera de nouveaux, si cela est nécessaire. » Tel est le thème favori des écrivains d'outre-Rhin. Ils se plaisent à comparer leur flotte à celle des marines secondaires; ils calculent que l'Allemagne est en avance sur toutes ces marines, qu'elle est bien près d'atteindre celle de l'Italie, et déjà ils mesurent l'intervalle qui la sépare encore de celles des deux puissances occidentales.

On a prétendu que l'Amirauté de Berlin préparait un nouveau plan d'organisation grandiose. Ces imaginations se donnaient libre carrière, lorsqu'un communiqué d'apparence officieuse vint annoncer que le projet de budget pour 1883-1884 ne contiendrait aucune demande extraordinaire de crédits. On s'en tenait donc au plan de 1873.

« Assisterons-nous, pendant les années suivantes, ajoutait la revue citée plus haut, à de nouveaux accroissements de la marine? Nous ne saurions le dire, c'est le secret du ministère berlinois. Mais à coup sûr, s'il désire cette aug-

mentation, il peut la réaliser facilement, du moins en ce qui concerne le matériel. Il n'y a là qu'une question d'argent ; et, malgré les préjugés contraires répandus on ne sait pourquoi, l'Allemagne est riche, très riche. L'Empire et les États particuliers n'ont que peu ou pas de dettes; leur passif est plus que couvert par un actif énorme composé de lignes de chemins de fer, de terres, de forêts, de mines, d'usines et même de valeurs négociables et d'argent monnayé. Les impôts directs ne rentrent pas mal et les impôts indirects sont très faibles. Si les particuliers passent pour ne pas être riches, c'est qu'ils emploient leurs économies à élever des enfants ; on ne saurait considérer un pareil usage comme une perte pour l'Etat. L'Allemagne peut donc s'offrir le luxe, si coûteux qu'il soit, d'une grande marine. Il est vrai que, pour pouvoir utiliser une marine, il ne suffit pas d'avoir des vaisseaux, il faut encore des marins. Mais le temps est passé, aussi, où la Prusse devait faire appel non-seulement aux capitaines de ses navires de commerce, mais encore à tous les officiers étrangers qui voulaient bien lui offrir leurs services. Elle est bien lointaine maintenant l'époque où l'on en était réduit à se féliciter du hasard qui faisait coïncider la suppression de la marine militaire belge avec la création de la marine militaire allemande. Le corps d'officiers a atteint et même dépassé son complet réglementaire ; les officiers mariniers et les sous-officiers deviennent de plus en plus nombreux, grâce aux emplois civils qui leur sont libéralement promis, et réellement donnés; les matelots, que l'on ne saurait trouver en nombre suffisant sur le littoral, se complètent par le recrutement sur tout le territoire de l'empire. Quant à la valeur spéciale de ce personnel, il est certainement difficile de s'en faire une idée. La plupart des autres marines

se sont créées et développées avec des marins de profession et sous l'impulsion de gens du métier ; elles ont leurs traditions, leurs habitudes et leurs méthodes souvent très différentes de l'armée de terre de la même nation. En Prusse, rien de tout cela ; la marine, protégée dans son berceau par le prince Adalbert, dont l'éducation était celle d'un officier de l'armée de terre, s'est développée sous la direction d'un général d'infanterie, ancien intendant général des armées. Elle a dû se modeler sur l'armée de terre, dont elle a pris l'esprit et les méthodes. Est-ce un bien, est-ce un mal ? On ne saurait le dire ; l'avenir et l'expérience d'une guerre sérieuse pourront seuls nous fixer sur le mérite réel de ce personnel créé de toutes pièces. On n'en doit pas moins reconnaître l'habileté, l'énergie, la prévoyance et surtout l'esprit de suite qui ont présidé à la création de la marine allemande.

« La marine allemande n'a guère eu, jusqu'à présent, l'occasion de se produire ; dans ces dernières années, elle a beaucoup promené son pavillon sur les différentes mers ; elle a exigé et obtenu satisfaction de quelques petites puissances dont se plaignaient les consuls germaniques ; elle a aussi châtié quelques tribus pillardes. Si l'on se reporte à l'histoire des dernières guerres, il semble qu'elle ait été surtout préoccupée du désir de conserver à la nation le noyau de sa future puissance navale ; toutefois, quelques-uns de ses officiers ont fait preuve de la première des qualités du marin : *l'audace*. Ce qu'il ne faut méconnaître, c'est que la jeune marine est pleine d'ambition et de confiance en elle-même, confiance que l'on cherche à entretenir par tous les moyens possibles. Dès à présent, elle peut lutter avec toutes les marines secondaires. L'on peut même se demander si, dans un conflit avec une grande puis-

sance maritime, elle se bornerait à un rôle purement défensif. Sans doute, il n'y a pas à prévoir qu'elle aille, avec grand fracas, menacer les côtes de son adversaire ; mais peut-être n'hésiterait-elle pas à profiter de quelque circonstance heureuse pour se montrer sur le littoral et produire, sinon de grands ravages, du moins un certain effet moral. »

Au cours de l'été et de l'automne de 1882, trente-et-un navires de guerre allemands ont navigué ou stationné dans les régions les plus lointaines. Au commencement de l'année, les navires suivants étaient en route ou déjà en station dans les pays suivants, savoir :

1° Asie orientale. — Le *Stosch*, corvette cuirassée, 16 canons, 379 hommes ; l'*Hertha*, corvette cuirassée, 19 canons, 373 hommes ; l'*Elisabeth*, corvette cuirassée, 19 canons, 373 hommes ; le *Wolff* et *Iltis*, canonnières, ayant chacune 4 canons et 77 hommes.

2° Australie et mers du Sud. — La *Carola*, corvette pontée, 10 canons, 247 hommes ; la *Mœve* et l'*Habicht*, canonnières, ayant chacune 5 canons et 120 hommes ; l'*Hyène*, canonnière.

3° Inde occidentale et côte orientale de l'Amérique du Sud. — La corvette pontée *Louise*, 8 canons et 119 hommes ; l'*Albatros*, canonnière ; le *Moltke*, corvette pontée, 16 canons, 379 hommes.

4° Méditerranée. — L'aviso *Loreley*. L'escadre spéciale concentrée en Egypte comprenait les bâtiments suivants : le *Gneisenau*, corvette pontée, 16 canons, 179 hommes ; la *Nymphe*, corvette, 9 canons, 110 hommes ; le *Zieten*, aviso, 4 canons, 102 hommes ; le *Cyclope*, canonnière, 4 canons, 102 hommes.

Ajoutons la *Mœve* et l'*Habicht*, qui revenait de

l'Asie orientale et la corvette *Olga*, qui est partie le 10 octobre du port de Kiel, ayant à son bord un prince de la famille royale prussienne, pour se rendre directement dans l'Inde occidentale et de là sur la côte orientale de l'Amérique du Sud.

— Les réservistes mécaniciens de la 1re division d'arsenal (Kiel), ont été pour la *première fois*, convoqués pour être exercés pendant quatorze jours. — L'instruction militaire de ces réservistes se fait à terre et leur instruction technique à bord du stationnaire, la corvette *Arkona*.

Budget. — Le budget de la marine allemande pour 1882-1883, s'élevait à 36,294,656 marks.

V. — RUSSIE.

Situation générale. — Nous avons annoncé, l'année dernière, le remplacement de l'Amiral Popoff, en qualité de président de la section des constructions navales au comité technique de la marine, par le vice-amiral Chestakoff (1). Cet officier général a été nommé ministre de la marine au commencement de l'année 1882.

L'amiral Chestakoff, disait le *Golos*, a non-seulement, beaucoup navigué, mais il s'est fort occupé, dans toute sa carrière, de constructions navales. Promu capitaine peu de temps avant la guerre de Crimée, il fut nommé aide de camp du général-amiral le grand-duc Constantin Nicolajevitch. Il exerça les fonctions d'ingénieur de la

(1) Voir pour quelles considérations d'ordre supérieur fut décidé ce remplacement : *Année maritime* de 1881, p. 202.

marine jusqu'en 1859. C'est en cette qualité qu'il organisa, sur les côtes de la Finlande, une flottille de canonnières à hélice, et que, plus tard, il présida à la construction en Amérique de la frégate *Grand-Amiral*, qu'il ramena à Cronstadt en 1869. A l'automne de 1881, l'amiral visita les différents ports de France et d'Angleterre pour étudier les progrès et le développement de l'art naval. C'est à son retour de cette mission qu'il remplaça l'amiral Popoff.

La marine russe a perdu, en 1882, dans la personce de l'amiral Boutakoff, un de ses plus brillants officiers généraux. L'amiral Boutakoff avait longtemps servi sur la flotte de la mer Noire; il prit part à toutes les opérations du siége de Sébastopol. Après la destruction de la flotte russe, il resta quelque temps commandant du port de Nicolaïef. En 1881, il fut nommé en la même qualité à Saint-Pétersbourg et devint membre du conseil de l'empire. L'amiral Boutakoff a écrit des travaux sur la tactique de la marine à vapeur qui sont très estimés et ont été traduits en plusieurs langues.

Le triple objectif de l'amirauté russe est la création d'une flotte cuirassée dans la mer Noire; le renf rcemeat de l'escadre de la Baltique, principalement par l'adjonction de croiseurs légers; la création d'un service de communications régulières par bâtiments de la marine militaire avec l'établissement de Vladivostock, sur la côte du Pacifique.

Le ministre de la marine ayant chargé l'amiral Petchouroff d'une mission dans la mer Noire, cet officier général lui a remis un rapport contenant un projet de réorganisation de la flotte russe, dont nous empruntons les lignes principales au *Bulletin de la Réunion des Officiers :*

« Pendant les vingt dernières années, la Russie a payé

une subvention de 20 millions de roubles à la Compagnie de navigation à vapeur de la mer Noire, dans l'espoir d'avoir à sa disposition, en cas de guerre, une puissante flotte de transport. Le conflit russo-turc de 1877 fit reconnaître combien cette erreur était grande, la Compagnie n'ayant pu fournir que deux ou trois vapeurs d'une qualité fort inférieure.

» L'amiral demande donc la suppression de la subvention, remplacée, pour les vingt années à venir, par une dépense de 33 millions de roubles, destinés à la construction d'une flotte régulière, soit : 25 canonnières coûtant 5,000,000 roubles; 6 frégates cuirassées, 12,000,000 roubles ; 4 corvettes cuirassées, 8,000,000 roubles ; 2 bateaux-dépêches, 6,000,000 roubles ; 10 clippers. 7,500,000 roubles. Pendant vingt ans, la dépense annuelle se réduirait ainsi à 1,650,000 roubles, qu'on doublerait si l'on désirait avoir en 10 ans cette force maritime. Il est probable que ce projet sera adopté, au moins dans ses lignes principales, et que la Russie reprendra ainsi, dans la mer Noire, son ancienne suprématie.

» La flotte actuelle est tout à fait impuissante ; les principaux navires, les popoffkas *Novogorod* et *Amiral-Popoff*, se sont si mal comportées pendant la dernière guerre, qu'il n'y a aucune confiance à avoir en eux. Viennent ensuite les deux monitors *Nikopol* et *Sistowa*, pris, dans les eaux du Danube, sur les Turcs, mais dont l'armement est aussi faible qu'ancien ; puis les corvettes *Sokol* et *Voïn*, les yachts *Livadia*, *Standard* et *Eriklik* ; les vapeurs *Elberous*, *Penderalki*, *Toorok*, *Sulina*, *Taman*, *Pruth*, *Batooska*, *Goloobtchik*, *Rodimi* et *Sistritsa* ; les shooners *Don-Psesuan*, *Tuabse*, *Sook-Su*, *Redoudt-Kalé*, *Kazbek*, *Bombori*, *Pitzund*, *Ingul*, *Albin*, *Novorossik* et *Gonetz*. Ces 27 navires jaugent ensemble 32,800 tonnes et ont une force de 21,800 chevaux-vapeur, ce qui constitue à peine une flotille. C'est un noyau qui sert à entretenir 11 amiraux, 550 officiers et 5,500 marins. La dépense du personnel seul est de 2,500,000 roubles. Il y a toujours en service réel : 1 amiral, 280 officiers, 70 à 80 midshipmen et 800 hommes employés dans les ports. Le maintien d'un bâteau-dépêche à Constantinople et d'un shooner au Pirée incombe aussi à la flotte de la mer Noire, et absorbe 40 officiers et 250 hommes.

» En réalité, il n'y a pas pour le personnel de service utile ; pendant six mois au moins, les équipages sont à terre ; au printemps, on passe les trois quarts du temps à armer et équiper des navires qu'on désarme à l'automne. On ne peut faire d'évolutions ni de manœuvres. Et cependant le budget

russe de 1883 porte une réduction, sur la marine, de 1,755,644 roubles (près de 6 millions de francs) ; on sera donc obligé, pour parer aux dépenses qu'exigera la mise en état de la flotte de la mer Noire, de chercher des fonds dans des crédits extraordinaires. »

Budget. — Le budget de la marine russe pour 1882 s'élevait à 27,567,721 roubles; le budget ordinaire des dépenses était inférieur de 1,395,411 roubles à celui de l'année précédente. Les réductions portaient principalement sur les constructions navales (1,024,000 roubles), sur la navigation intérieure et extérieure (568,000 roubles) et sur l'artillerie de marine (81,000 roubles). Le budget accusait une augmentation de 320,000 roubles pour les transports de mer.

Le *Golos* a annoncé que, sur la demande du ministère de la marine, un crédit de cinq millions et demi de roubles avait été affecté à la construction de quatre nouveaux navires de guerre. Deux de ces nouveaux vaisseaux devaient être construits sur le modèle du cuirassé anglais l'*Impérieux* et être destinés à l'escadre de la Baltique. Les deux autres, construits d'après le type du *Pierre-le-Grand,* devaient servir dans la mer Noire.

VI. — ESPAGNE.

Situation générale. — L'Espagne semble vouloir secouer la torpeur dans laquelle elle est depuis si longtemps plongée au point de vue maritime. Ce réveil est en grande partie le résultat de la politique d'accaparement territorial de l'Angleterre. La rapacité britannique à Bornéo avait

déjà, ainsi que nous l'avons vu l'année dernière, (1) provoqué des protestations de la part du gouvernement espagnol, qui fit remarquer avec raison que le sultan de Soloh ayant toujours reconnu la souveraineté de l'Espagne, le tributaire ne pouvait aliéner, sans le consentement du gouvernement souverain, le territoire qu'il possède à Bornéo. On se rappelle que le cabinet de Londres passa outre à ces réclamations.

C'est sans doute pour marquer son intention bien arrêtée de ne pas laisser péricliter son influence dans ces parages que l'Espagne a envoyé, en 1882, un détachement de troupes prendre possession de la côte de Tavitavi, île située au nord-est de Bornéo et faisant partie de l'archipel Soulou, qui a été occupé et annexé en 1876 par le gouvernement espagnol.

L'occupation militaire de Tavitavi par l'Espagne complète la chaîne des stations espagnoles entre les Célèbes et la mer de Chine. L'Espagne se rapproche ainsi du territoire cédé par le sultan de Soulou à la *British North Borneo Company.* Le poste espagnol le plus proche de la frontière Nord-Est de ce territoire n'en est plus éloigné que de 40 milles.

Les susceptibités patriotiques des Espagnols se sont encore ravivées au moment de l'expédition d'Egypte, qui pouvait avoir un contre-coup sur la suprématie de l'Espagne au Maroc. De même, en affichant la prétention de placer le canal de Suez sous sa domination exclusive, la superbe Albion semblait oublier que si le canal de Suez est la route qui met ses posessions de l'Inde en communication avec la métropole, il y a d'autres nations, et l'Espagne est du nombre puisqu'elle pos-

---

(1) V. *Année maritime* de 1881, p. 123.

sède d'importantes colonies dans les Indes orientales, pour lesquelles cette voie maritime présente la même utilité.

Un autre fait qui a contribué à exciter l'animosité de l'Espagne contre l'Angleterre a été la publication, par un général anglais, le général Codrington, d'une brochure sur Gibraltar, dans laquelle cet officier, qui fut autrefois gouverneur de la forteresse, a attiré l'attention sur l'importance de cette place pour les « intérêts britanniques (1) ». Cette malencontrense brochure donna lieu à une riposte de la part d'un ancien officier de l'artillerie, M. José Navarrete. Dans sa brochure, animée du plus ardent patriotisme, l'écrivain espagnol signalait à ses compatriotes les moyens de contre-balancer la puissance de la forteresse de Gibraltar. Il considérait comme une impérieuse nécessité pour l'Espagne d'annuler les défenses formidables de Gibraltar et de reprendre le commandement du détroit, en construisant sur les bords de la baie d'Algésiras de puissantes batteries à feux rasants, et en faisant de Tarifa, point le plus extrême de l'Espagne, et de Ceuta, à l'extrême nord de l'Afrique, de nouveaux Gibraltars (2)

L'émotion produite en Espagne par ce projet gagna, paraît-il, nos voisins d'outre-Manche, car le gouvernement anglais envoya sur la côte marocaine des officiers et des ingénieurs qui explorèrent le Djebel-sidi-Moussa ou

(1) Voir plus loin, au chapitre *Défense des côtes.*

(2) Cette brochure n'a pas été sans doute étrangère à l'accord que l'Angleterre s'est empressée de provoquer et de conclure avec le gouvernement espagnol, en vue d'isoler le rocher de Gibraltar de la terre ferme. On ne s'explique pas que l'Espagne s'y soit prêtée. Cette apparente concession faite à sa légitime fierté n'aura d'autre résultat que de transformer la presqu'île en île et de donner aux Anglais une grande sécurité et une grande force. Le *Temps* du 7 décembre 1883, annonçait que les travaux allaient prochainement être commencés.

montagne des Singes, situé au point le plus avancé dans la Méditerranée et le plus rapproché de la côte espagnole, en face d'Algésiras et de Gibraltar, à environ 12 ou 15 milles marins à l'ouest de Ceuta.

Le Djebel-sidi-Moussa est coupé à pic du côté de la terre, d'où il est, par conséquent, inaccessible. Les explorateurs anglais, grâce à cette circonstance, purent travailler tout à leur aise. Ils étudièrent les travaux à faire pour établir des plates-formes sur lesquelles pourraient être placés des canons qu'on y ferait transporter à un moment donné par des navires de Gibraltar.

Ajoutons que des Anglais se sont établis à Castilléjos, à trois kilomètres de Ceuta, sur le territoire du Maroc, avec l'autorisation du sultan, pour exploiter une mine et qu'ils ont fondé un comptoir à Tarfaya, près Mar Pequena. De plus, ils établissaient des batteries à Tanger et cherchaient à faire commander l'armée du Maroc par des officiers anglais.

Des milieux militaires, l'impression produite par la brochure du général José Navarette passa dans la presse, puis dans le public. Elle provoqua un mouvement d'opinion en faveur de la réorganisation des forces militaires de l'Espagne. Faisant allusion à la politique étrangère, M. Sagasta exprimait devant les Cortès l'espérance que le gouvernement maintiendrait les relations cordiales du pays avec toutes les puissances sans distinction, l'opinion du parti libéral dynastique étant que la neutralité absolue est indispensable dans l'état actuel des finances et à « un moment où il est nécessaire de réorganiser les ressources militaires et navales. » Les journaux ministériels demandèrent l'augmentation de la flotte espagnole. Le 3 août 1882, un meeting ayant pour objet la réorganisation de la

marine militaire eut lieu à Madrid. Enfin, le ministre, le vice-amiral Pavia, prépara un projet complet tendant à l'établissement d'arsenaux, à la construction et à l'acquisition de cuirassés et de corvettes, à l'amélioration du recrutement et de la défense des côtes. Ce vaste plan devait nécessiter plusieurs années de travaux et des dépenses considérables, évaluées à 200 millions, et qui seraient réparties entre les budgets de la métropole, de Cuba et des Philippines. Afin d'éviter un emprunt, les premiers frais devaient être couverts, selon la presse ministérielle, par la vente partielle des forêts et des salines de l'Etat.

Un décret royal du 27 juillet 1882, rendu sur la proposition du ministre de la marine, et auquel la prise de possession du nord de Bornéo par les Anglais n'a pas été étrangère, a mis l'organisation des troupes de marine en harmonie avec celle de l'armée de terre. On sait que l'infanterie de marine espagnole comprend : 3 régiments, 3 compagnies de gardes des arsenaux, 1 compagnie de secrétaires pour le service de l'administration centrale et des capitaineries générales maritimes, enfin deux cadres de bataillons expéditionnaires. Elle est répartie entre les trois départements maritimes qui se partagent le littoral de l'Espagne (le Ferrol, Cadix et Carthagène), à raison de un régiment et une compagnie de gardes des arsenaux par département. L'infanterie de marine assure la garde des ports militaires de la métropole et des colonies et concourt à leur défense. De plus, elle fournit à chaque bâtiment de guerre armé un détachement de 40 à 100 hommes, destiné à constituer, au besoin, le noyau des compagnies de débarquement. Cette arme, qui se recrute par la voie des appels, au moyen d'un prélèvement sur les contingents des diverses provinces, n'avait point jusqu'à pré-

sent de réserves organisées. Les hommes qui avaient servi dans ses rangs étaient, après leur libération du service actif, versés dans les bataillons territoriaux de dépôt et de réserve et se trouvaient, en cas de mobilisation, confondus avec les rappelés de l'armée de terre. D'autre part, les bataillons d'infanterie de marine étant restés à six compagnies ne pouvaient appliquer le nouveau règlement tactique de l'infanterie espagnole qui vise des bataillons de quatre compagnies.

Il a été décidé que les régiments seraient formés à deux bataillons de quatre compagnies, chaque bataillon comptent 458 hommes en temps de paix et 1,000 hommes en temps de guerre.

Chacun des trois régiments, avec la compagnie de gardes des arsenaux qui lui est attachée, devait avoir pour circonscription de recrutement l'ensemble des provinces côtières ressortissant respectivement à chacun des trois départements maritimes. Il a été créé dans chaque département un régiment de réserve d'infanterie de marine; ce régiment devait comprendre un bataillon de dépôt et un bataillon de rèserve ayant, par rapport au régiment actif correspondant, le rôle et les attributions dévolus aux bataillons de dépôt et de réserve par rapport aux bataillons d'infanterie de l'armée de terre. Les cadres des bataillons expéditionnaires ont été supprimés. Ils devaient servir, avec ceux des 5e et 6e compagnies, à constituer les cadres des régiments de réserve de nouvelle création, cadres qui, à l'instar de ce qui a lieu pour les formations similaires de l'armée de terre, sont tenus au complet en tout temps.

En cas de guerre, chaque régiment de réserve d'infanterie de marine doit être mobilisé à l'effectif de 1,000

hommes par bataillon et former brigade avec le régiment actif correspondant. Le commandement et l'état-major de ces brigades seront constitués dès le temps de paix.

Telle est cette réorganisation dont le résultat essentiel sera, comme on voit, d'ajouter trois brigades d'infanterie, soit 12,000 hommes, aux forces militaires dont l'Espagne pourra disposer dans le cas d'une mobilisation générale.

L'expédition de l'Angleterre en Egypte, si menaçante pour la neutralité du canal de Suez, devait stimuler l'Espagne à restaurer sa puissance navale qu'elle avait trop longtemps négligée, de même que l'audacieuse confiscation du Nord de Bornéo, à laquelle elle répondit par l'occupation de Tavitavi, devait la déterminer à augmenter l'effectif de ses troupes coloniales.

Budget. — Le budget de la marine espagnole pour l'exercice 1882-1883, s'élevait à 36,127,300 fr., accusant une augmentation de 11,001,513 fr. sur celui de 1879, et de 3,981,483 fr. sur celui de 1880.

VII. — ÉTATS-UNIS.

Situation générale. — Depuis la guerre de la sécession, les Etats-Unis ont presque complétement négligé leur marine militaire. Mais nous avons déjà eu occasion de constater un mouvement de réaction contre cette incurie qui aurait pu, si elle s'était prolongée, devenir fatale aux Américains. Il est vrai que la grande tâche qui incombait tout d'abord au gouvernement fédéral, était avant tout une tâche économique. Assurer la prospérité indus-

trielle, commerciale et financière de l'Union, telle devait être la première préoccupation des hommes d'Etat. A imposer au pays les lourdes charges financières qu'exige la réorganisation d'une institution aussi coûteuse que la marine, ils eussent risqué de compromettre l'admirable essor qu'a pris la prospérité des Etats-Unis. Chaque année suffit à sa tâche. Aujourd'hui, les Américains sont décidés à rompre avec leur abstention systématique en matière de marine militaire et peut-être que ce réveil correspond au désir qu'ils paraissent avoir d'accuser davantage leur politique extérieure.

Si aucune complication grave ne vient entraver l'œuvre de réorganisation maritime qu'ils méditent, s'ils peuvent y consacrer une dizaine d'années tranquilles, les Américains n'auront pas à regretter de s'être tenus à l'écart des coûteuses expériences et des laborieuses recherches poursuivies sans relâche par les puissances maritimes. Ils se seront épargné les tâtonnements et les écoles improductives et pourront, avec le grand sens pratique qui les caractérise, en profiter pour imprimer une judicieuse direction à l'œuvre de refonte de leur flotte.

La commission technique(1) qui avait été chargée de préparer un projet de réorganisation donnant satisfaction, autant que possible, à tous les vœux émis par les hommes compétents, a terminé ses travaux. Elle en a consigné les résultats dans un rapport rédigé par MM. H.-L. Howison, commander, et Ed. Very, lieutenant. Le département de la marine a accepté toutes les propositions présentées par cette commission. Nous donnons

(1) Cette commission, présidée par le contre-amiral John Rodgers, était ainsi composée : MM. W.-G. Temple, commodore; P.-C. Johnson, capitaine ; Chas. Loring, chief-engineer ; Howison, commander ; Evans, commander ; Crowningshield, commander ; C.-A. Manning, passed assistant engineer ; Mac Kenzie, lieutenant ; Edward W. Very, lieutenant.

plus loin, au chapitre *Constructions navales*, et au chapitre *Artillerie*, une analyse de cet important rapport où la question technique est tranchée avec une grande netteté et surtout avec une grande décision. Ce qui en ressort de plus intéressant c'est la préférence qui semble être donnée aux *croiseurs* non cuirassés, à grande vitesse et à puissante artillerie, sur les cuirassés. Un pareil jugement venant d'un peuple auquel on attribue non sans raison un grande justesse de vues ne laisse pas que d'être caractéristique. Il confirme l'opinion que nous avons nous-même maintes fois exprimée en signalant le discrédit relatif dans lequel tomberaient les cuirassés monstres. « Le croiseur, disions-nous il y a plusieurs années, navire de dimensions moyennes et suffisamment rapide, sorte de compromis entre le cuirassé d'escadre et l'aviso, est le type dominant des flottes parce qu'il est la *moyenne proportionnelle* des nécessités militaires et économiques qu'il faut concilier. »

Tout en émettant l'avis que les bâtiments cuirassés sont absolument nécessaires à la défense du pays en temps de guerre, la commission s'est abstenue de faire des propositions à cet égard et elle a donné comme raison de cette réserve et de sa préférence pour les croiseurs non cuirassés le peu d'élévation des crédits que le Congrès pouvait attribuer à la reconstruction de la flotte. « Il lui a paru sage de reporter intégralement les crédits sur les croiseurs non cuirassés et autres bâtiments dont le service est particulièrement nécessaire.

« Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que le coût actuel des cuirassés est énorme, que leur valeur militaire diminue rapidement, par suite des progrès chaque jour réalisés, à ce point, que les cuirassés européens construits

il y a dix ans sont déjà surannés et considérés comme bâtiments de seconde ligne, sinon complétement déclassés. La construction des cuirassés, le choix des types, leur armement, exigent une étude approfondie des progrès de l'attaque et de ceux de la défense, une sorte de prévision des moyens d'action que l'avenir tient en réserve, et dans le court espace de temps qui lui était assigné, la commission ne pouvait entreprendre une pareille étude, mais elle la recommande à l'attention des officiers. Il est douteux d'ailleurs que dans l'état actuel de l'industrie métallurgique aux Etats-Unis, on puisse demander à la fabrication nationale les énormes bouches à feu en acier dont les puissances européennes font usage; sans parler des canons de 16 et de 17 pouces dont l'Angleterre et l'Italie ont armé leurs nouveaux bâtiments, on obtiendrait difficilement en Amérique une bouche à feu puissante de 10 pouces, calibre minimum que l'on puisse accepter pour un cuirassé; la commission appelle l'attention sur ce point faible, auquel il est indispensable de remédier. »

Budget.— Le budget de la marine américaine pour 1882-1883 s'élevait à 15,022,331 dollars.

VIII. — CHILI-PÉROU.

L'année 1882 est arrivée à son terme sans que la guerre chilo-péruvienne qui désolait, depuis trois ans, l'Amérique du Sud, eût reçu une solution pacifique. On a vu l'insuccès des tentatives d'intervention des Etats-Unis. Au mois de juillet, les Chiliens avaient repris les opérations

militaires contre le Pérou. Plusieurs petits combats avaient été livrés dans lesquels les Chiliens avaient toujours eu l'avantage. Le port péruvien d'Aréquipa-Mollendo tombait au pouvoir des vainqueurs après avoir été bloqué pendant longtemps. Désespérant de recevoir du Pérou l'indemnité de guerre imposée, le cabinet de Santiago se disposait à procéder à l'annexion du territoire jusqu'à la rivière de Camarones (au sud d'Arica), lorsque les Indiens habitant les montagnes, et jusqu'alors tranquilles, se mirent en campagne et commencèrent contre l'envahisseur une terrible lutte de guerilleras. Les Chiliens avaient laissé dans les villes de l'intérieur, distantes entre elles de 12 à 25 milles environ, de faibles garnisons variant de 70 à 100 hommes. Les Indiens envahirent les villes, massacrèrent les garnisons chiliennes, après quoi ils brûlèrent et pillèrent ces villes. Les Chiliens usèrent de représailles et déportèrent un certain nombre de notables de Lima, pris en qualité d'otages, dans l'île de Juan Fernandez.

Militairement parlant, la guerre semble terminée par les batailles de Chorillos et de Miraflores et par la prise de Lima, qui ont fait tomber tout le littoral et par conséquent toutes les ressources du pays, au pouvoir des Chiliens.

Budget. — Le budget de la marine chilienne pour l'année 1882 s'élevait à 2,901,731 pesos.

CHAPITRE III

MATÉRIEL.

(ARMEMENTS. — CONSTRUCTIONS NAVALES. — ARTILLERIE. — TORPILLES. DEFENSE DES COTES.)

I. — CONSTRUCTIONS NAVALES

I. Angleterre. — II. Italie. — III. Allemagne. — IV. Russie. — V. Etats-Unis. — VI. Japon. — VII. Chine.

Il ne s'est produit, en 1882, dans le domaine des constructions navales, aucun fait méritant particulièrement d'être relevé. L'Angleterre, tout entière aux opérations de l'expédition d'Egypte, a dû ralentir l'activité de ses chantiers. Le *Leander* qui, avec l'*Arethusa* et le *Phaeton*, doit introduire dans la flotte anglaise de nouveaux types de bâtiments de grande vitesse, n'a été que lancé. Les essais, s'ils vérifient les prévisions des constructeurs et les expériences de l'*Iris*, ne pourront manquer de présenter un grand intérêt. Comme on le verra, le bélier torpilleur *Polyphemus* est une déception complète.

Le fait le plus saillant est peut-être la transformation

radicale de la flotte des Etats-Unis. La commission technique chargée par M. Hunt de préparer un projet de réorganisation a fait un rapport des plus instructifs.

La réalisation du maximum de vitesse et du maximum d'insubmersibilité est toujours l'objectif principal des efforts des ingénieurs. Un autre côté du problème qui mériterait d'être étudié, serait l'étude d'un type de transport-charbonnier rapide, muni des moyens de chargement et de transbordement les plus puissants. Le charbon est aujourd'hui d'une telle utilité pour la marine de combat, qu'on peut l'assimiler sans exagération aux munitions les plus utiles, et son défaut peut devenir aussi préjudiciable que le manque de gargousses ou de projectiles, car le charbon est l'élément de la marche, de la vitesse, des qualités évolutives.

I. — ANGLETERRE.

Les chantiers anglais n'ont pas présenté, en 1882, la même activité que les années précédentes. La cause de ce ralentissement doit être attribuée aux événements d'Egypte qui ont forcé l'administration à porter tous ses efforts sur les préparatifs et les armements.

La mise à flot des cuirassés monstres italiens n'a pas été sans exciter un certain mouvement de jalousie en Angleterre, où le problème des qualités respectives des gros et des moyens cuirassés ne cesse d'être à l'ordre du jour. Dans un discours prononcé à Birkenhead, au mois de décembre 1881, Sir Thomas Brassey s'exprimait en ces termes sur cette question : « Le gouvernement s'est bien rendu compte des avantages que l'on peut obtenir en ayant une vitesse, des canons et une cuirasse supérieures, mais il s'oppose à ce que l'on concentre toute la puissance de la marine dans un petit nombre

d'énormes navires que l'exagération de leurs dimensions et de leur prix de revient ne mettra point à l'abri des dangers de la navigation et du combat. On a donc jugé raisonnable de se contenter des nombreuses qualités que les constructions navales ont su nous donner dans le *Collingwood*. Les navires de ce type ont une cuirasse de 0m,46 à extérieur en acier. Ils portent quatre canons de 60 tonnes dans deux tourelles à barbette et un armement sérieux, mais plus léger, dans une batterie haute fort spacieuse. Ils filent 15 nœuds et, à toute vapeur, 16 nœuds à l'heure. Leur déplacement est de 9,600 tonnes et ils coûtent 13 millions et demi. Le déplacement de l'*Inflexible* est de 11,880 tonnes et il ne revient pas à moins de 20 millions ; sa vitesse est de 13,25 nœuds. Sa cuirasse a 0m,61 d'épaisseur et son armement comporte quatre canons de 80 tonnes. Les avantages qu'il a sur le *Rodney* et le *Collingwood* semblent chèrement achetés par l'obligation de réduire le nombre des navires. On peut avec la même dépense construire et armer cinq *Rodney* contre trois *Inflexible*. On a déjà mis sur le chantier quatre navires du type *Collingwood* et l'on suit les mêmes principes dans la construction des navires non cuirassés.

L'Amirauté, ayant reconnu la nécessité d'adjoindre à la flotte des croiseurs rapides, a mis en chantier cinq navires à 16 nœuds de vitesse du type *Leander ;* mais elle n'a pas jugé à propos de reprendre le type *Iris*, estimant qu'un accroissement de vitesse de deux nœuds est trop chèrement acheté par une augmentation de dépenses de 1,350,000 fr. (différence entre 4 millions et 5,350,000 fr.) En plus du *Leander*, on a mis en constrnction deux cuirassés qui auront une vitesse égale et qui, tout en protégeant aussi efficacement la marine de commerce, auront une grande supériorité dans les moyens de combat. Pour la police des mers, l'Amirauté a accepté un type dont sept navires ont été mis en construction : ils auront un déplacement de 1,420 tonnes. Le gouvernement a adopté ces navires de préférence à des types de plus grandes dimensions qui ont été dernièrement en honneur. Comme croiseurs à la voile, ces navires plus petits auront un avantage marqué. Leur vitesse à la vapeur sera de 11 nœuds au lieu de 13 ; mais la vitesse de 13 nœuds est insuffisante pour la défense du commerce ; pour le service ordinaire de la flotte, cet avan age de deux nœuds semble trop chèrement acheté par l'augmentation de prix (de 1,550,000 fr. pour l'*Heroïne* à 2,625,000 fr. pour la *Cordelia*.)

Pour répondre aux colosses italiens, l'Amirauté a décidé construire à Portsmouth deux cuirassés d'une grande puissance qui devront s'appeler le *Duncan* et le *Camperdown*. L'*United Service Gazette* disait qu'elle avait des raisons de croire que ces navires seraient suivis par un ou deux autres du même type. Les nouveaux navires devront avoir les dimensions suivantes : longueur, 100m,60 ; largeur extrême, 19m,37 ; déplacement, 10,000 tonneaux correspondant à un tirant d'eau de 8m,15. Ils auront des hélices jumelles avec des machines d'une force de 9,800 chevaux. On pensait obtenir une vitesse de 16 nœuds, dépassant par conséquent de 2 nœuds celle des bâtiments italiens. La cuirasse s'étendra jusqu'à 1m,52, au-dessous de la flottaison, et la ceinture s'élèvera à 62 cent. au-dessus. La cuirasse, faite de plaques composées, aura les épaisseurs suivantes : côtés, 45 cent.; cloisons, 40 cent.; tourelles-barbettes, 35 à 30 centimètres ; tour pour gouverner, 30 à 23 ; cloisons de l'hélice, 15 cent. La ventilation se fera verticalement par des tubes s'étendant du pont supérieur au pont inférieur. L'armement se composera de 4 canons rayés de 63 tonnes, et de 6 canons de 15 cent.; ces canons se chargeront tous par la culasse. Il y aura aussi un certain nombre de Nordenfelt, de Gattling et de torpilles Whitehead. Les soutes pourront contenir 900 tonneaux de charbon ; l'équipage sera de 400 hommes environ.

D'un autre côté, un journal du Havre annonçait, à la fin de 1882, que l'amirauté anglaise venait de commander à l'industrie privée l'un des plus forts cuirassés qui eussent jamais été construits : c'est-à-dire un bâtiment à barbette, avec deux hélices jumelles en acier, et qui devait être construit dans les ateliers de la Thames Iron Company, de Blackwal. Il devait porter le nom de *Benbow*. Ce bâtiment, du port de 10,000 tonneaux, devait être muni de machines de 7,500 chevaux de force et pouvant en développer jusqu'à un maximum de 9,500. Il devait porter d'abord quatre canons de 60 tonnes ; mais on avait l'intention de mettre ultérieurement à bord, une artillerie de plus fort calibre. Le coût total de cet immense bâtiment, coque et machines, s'élèvera, au moment où il quittera les chantiers, à près de 600,000 livres sterling.

— L'amirauté anglaise a adopté les plans d'un nouveau type de croiseur à batterie barbette présentés par le président du Naval-Board of construction ; les plans de détails devaient être exécutés de façon à ce que deux navires de ce

modèle pussent être mis en chantier à Devonport dans le cours de l'exercice budgétaire. Ils auront comme dimensions 45m,75 de long, 10m,37 de large, porteront 4 canons-culasse de 37 tonnes et on espèrait que leur machine de 850 chevaux leur donnerait une vitesse de 12 nœuds.

Le *Leander*, croiseur rapide dont nous avons annoncé la mise en chantier dans notre dernier volume, et le premier des trois bâtiments de même type (*Leander*, *Arethusa*, *Phaeton*), construits pour le gouvernement anglais par MM. Robert Napier et fils, a été lancé des chantiers de Govan, le 28 octobre 1882. Chacun de ces navires aura les dimensions suivantes : longueur entre perpendiculaires, 91m,44 ; largeur extrême, 14m,02 ; profondeur, 8m,30. On pense, disait le *Marine Engineer*, auquel sont empruntés ces renseignements, que le tirant d'eau en charge sera de 5m,33 à l'avant et de 6m,25 à l'arrière, correspondant à un déplacement de 3,800 tonneaux. Les machines, construites par MM. Napier, sont horizontales, du type Compound, à helices jumelles et à condenseurs à surface. Elles sont placées dans des compartiments étanches ; les diamètres des cylindres sont de 1m,05, et 1m,98 dans chaque machine ; la course du piston est de 1m,21. Voici les autres détails de la construction :

Huit chaudières en acier, à retour de flamme et à 3 fourneaux. Chambre de chauffe s'étendant de l'avant à l'arrière au milieu du bâtiment ; pression normale, 229 cent. Chaudières placées dans deux compartiments étanches. Le diamètre et la longueur de chacune d'elles est de 4m,11, et leurs compartiments sont sur l'avant de ceux des machines.

La longueur totale de l'espace occupé par les machines, les chaudières, les soutes en travers sur l'avant et sur l'arrière, est de près de la moitié du bâtiment ; le pouvoir propulseur et le combustible emploient, sur cette longueur, toute la hauteur du bâtiment, de la cale au pont supérieur, excepté : des cursives d'environ 2m,45 de chaque côté du pont inférieur entre les soutes ; les panneaux, les manches à vent et quelques passages transversaux. On peut ainsi se faire une idée des sacrifices de place qui ont été faits pour obtenir une grande vitesse jointe à une grande provision de charbon.

L'armement de ces navires, qui différera complètement de celui de l'*Iris*, demande une nouvelle description. Il consistera en 6 canons-culasse de 18 cent., 2 canons Gatling, 6 Nordenfelt et 10 torpilles Whitehead. Quatre des canons-culasse sont mon-

tés sur des affûts Albini fixés sur des plates-formes tournantes en saillie sur les flancs du bâtiment. Ils sont placés de chaque bord à l'avant et à l'arrière ; les canons de chasse peuvent tirer depuis un feu croisé de 4° sur l'avant jusqu'à 45° sur l'arrière du travers, et les canons de retraite depuis l'axe du bâtiment jusqu'à 45° sur l'avant du travers. Les 6 autres canons culasse sont en batterie sur le pont à la manière ordinaire. Les 6 Nordenfelt sont placés sur les parties saillantes des œuvres mortes, de façon à avoir un large champ de tir et un grand pointage négatif pour tirer sur les embarcations le long du bord. Ils lancent un projectile pointu, en acier, de 25 millim. de diamètre ; chaque canon peut en tirer 250 par minute. Les torpilles Whitehead sont lancées par le travers sur le pont inférieur, 2 à l'avant, 2 à l'arrière ; elles ont environ 5m,50 de longueur et 0m,36 de diamètre. La tête contient la matière explosive et forme le compartiment avant, séparé du corps de la torpille. qui comprend la chambre à air comprimé, la machine, l'hélice, le gouvernail.

Chaque navire aura les embarcations ordinaires et 2 torpilleurs de deuxième classe placés sur des bossoirs. Pour diminuer les dangers d'incendie et de projection d'éclats, on a employé aussi peu de bois que possible dans la construction. Les côtés sont doublés de minces feuilles d'acier et les cloisons des chambres sont en fer plissé ; en fait, il n'y a à bord que le bois des ponts.

Ces bâtiments seront mâtés en barque, avec un beaupré, et on doit leur donner une surface de voilure beaucoup plus grande que celle de l'*Iris*. Ce lourd gréement réduira la vitesse à la vapeur contre une brise debout et sera gênant pour le combat ; on l'a probablement mis pour naviguer à la voile et exercer les hommes en temps de paix.

Le CONQUEROR, bélier cuirassé, lancé à Chatham en 1881, a répondu aux espérances des ingénieurs, surtout sous le rapport de la marche. Aux essais, ce navire a soutenu, sans forcer la vapeur, une vitesse de 17 nœuds.

Le *Polyphemus*, bélier-torpilleur, dont nous avons déjà donné la description (1) et que nous avons eu occasion de visiter personnellement pendant notre mission en Angleterre avec le regretté amiral Pierre, a procédé à Chatham, à plusieurs séries d'essais, et si les uns, disait le *Yacht* « ont été satisfaisants, les autres ont complètement échoué. Tout

(1) V. *Année maritime* de 1879, p. 331.

d'abord, les essais de la machine n'ont pas répondu aux prévisions des constructeurs. » Plusieurs journaux maritimes anglais n'ont pas craint d'affirmer que le *Polyphemus* était manqué sous tous les rapports.

Afin de combiner les hautes pressions avec une grande légèreté, on avait choisi pour les chaudières le type locomotive. Impossible de tenir la pression, et c'est à peine si sur la base on a pu atteindre pendant quelques instants la vitesse prévue de 17 nœuds 1/2. La consommation de charbon a été telle que l'on ne pourrait tenir la vitesse de 17 nœuds pendant plus de 24 heures. Cependant le navire aurait montré certaines qualités. Il gouverne admirablement ; très sensible à la barre, il est, malgré cela, très aisé à tenir en route. En un mot, il est bien en mains. Le *Polyphemus* a trois gouvernails : un à l'arrière, deux à l'avant, placés sous la coque. Ceux-ci se montent et se démontent à volonté. Avec son gouvernail ordinaire, ses gouvernails de l'avant, seuls ou combinés avec le gouvernail de l'arrière, les essais de giration à toutes les vitesses de 5 à 15 nœuds ont donné d'excellents résultats. A 14 nœuds 1/2, avec les trois gouvernails, le navire a décrit une demi-circonférence en 2 minutes 1/2 ; avec le gouvernail ordinaire seul, en 3 minutes. A 10 nœuds, les mêmes essais ont donné respectivement 4 et 5 minutes. La machine lancée en arrière, le navire gouvernait parfaitement avec ses deux gouvernails de l'avant, ce qui était à prévoir. Enfin, comme qualités nautiques, il paraîtrait que les roulis étaient assez rapides, mais de petite amplitude, et qu'avec une vitesse moyenne, le navire fendait très bien la lame.

Mais tandis que le *Polyphemus* répondait comme navire aux espérances de son inventeur, l'amiral Sir Georges Sartorius, comme lance-torpilles, il était loin d'être un adversaire redoutable. Le *Polyphemus* a cinq sabords de torpilles : un à l'avant, quatre par le travers, à $2^m,70$ au-dessous de la flottaison. Comme sur l'*Inflexible,* la torpille flotte dans son tube avant d'être lancée. Théoriquement, le principe paraissait excellent, mais, dans la pratique, il a si mal réussi que sur les nouveaux bâtiments anglais on mettra dorénavant les batteries de torpilles au-dessus de la flottaison. A bord du *Polyphemus*, on a cru nécessaire de prendre certaines précautions, afin de se prémunir contre les effets du choc qui devait se produire quand la torpille passerait du navire, milieu animé d'une très grande vitesse, dans l'eau ambiante. Au mouillage, tout alla bien ; avec 8 nœuds de vitesse, quatre essais ont été parfaits, mais dès qu'on dé-

passa 9 nœuds, les difficultés commencèrent. Tantôt la torpille refusait de partir ; tantôt elle hésitait pendant quelques secondes et alors elle se livrait à une course tellement extravagante qu'on eût dit qu'elle se faisait un plaisir de se garer des cibles qui étaient placées à moins de 300 mètres du bâtiment. A l'examen, on constata que, malgré les défenses en acier qui avaient été disposées pour garantir la torpille des effets du premier choc, celle-ci était avariée ; sa queue était courbée ; ses organes extérieurs, hélice, gouvernail, étaient hors de service ; elle avait probablement été forcée contre ses guides dans le tube de lancement tandis que la tête supportait le choc de l'eau. Diverses modifications ayant été apportées dans l'appareil de lancement, on a pu atteindre 12 nœuds sans difficulté, mais là les mêmes défauts ont arrêté les essais.

En lançant la torpille par le sabord de l'avant, on a constaté que sa course était régulière. Comme toujours, on a constaté que le Whitehead était sensible aux influences des courants, au mouvement des lames; de là son infériorité comme arme offensive, car si elle est dangereuse quand elle touche le but, l'incertitude de sa course rend son action trop souvent incertaine.

En somme, à bord du *Polyphemus*, on est arrivé sous ce rapport à des résultats très critiquables. Les essais des torpilles ont été négatifs; le départ a été difficile et, quand elles partaient, leurs courses étaient tellement désordonnées que, chargées, elles eussent pu devenir un danger pour le navire.

Parviendra-t-on à vaincre toutes les difficultés qui donnent actuellement raison aux détracteurs de ce bâtiment?

Tous les marins savent combien il est difficile de tirer un coup de canon sur un but en mouvement d'une plateforme mobile comme le pont d'un navire, surtout si la vitessse est considérable. Cependant le projectile circule dans un milieu peu dense, dont le mouvement est régulier. Qu'on lance une torpille-poisson d'un sabord percé au-dessus ou au-dessous de la flottaison d'un navire animé de grande vitesse et de mouvements oscillatoires aussi peu sensibles que possible, elle éprouvera, au choc de l'eau, une déviation dont on calculera toujours difficilement l'amplitude; c'est ce qui rend si incertain le tir des torpilles Whitehead sur les navires en marche; c'est à cela qu'il faut attribuer les mauvais résultats obtenus par le *Polyphemus*. Ce navire n'a pas d'artillerie ; on ne peut compter pour telle les Nordenfeldt, qui ne peuvent servir qu'à repousser les atttaques des torpil-

leurs; il n'a actuellement que son éperon et sa torpille de l'avant. Redoutable quand il présente son étrave, il est donc complètement désarmé par le travers.

L'arsenal de Chatam a reçu l'ordre de procéder aux diverses modifications reconnues indispensables pour mettre le *Polyphemus* en état de rendre quelques services. Le changement des chaudières ne laissera pas que d'être très laborieux. Pour les changer à flot, il faut faire une large ouverture dans le pont blindé, opération difficile et coûteuse, en raison de la nature du blindage; le mieux serait de faire entrer le navire au bassin et d'ouvrir dans ses œuvres mortes une brèche suffisante pour le passage des chaudières. Jusqu'à ce jour l'expérience tentée sur les indications de l'amiral Sir Georges Sartorius, l'auteur des plans du *Polyphemus*, donne raison aux adversaires du belier-torpilleur sans artillerie, qui conseillent à l'Amirauté de prendre une résolution virile, à savoir de démolir ce bâtiment destiné à engloutir, d'après eux en pure perte, des sommes considérables.

Avant de terminer le compte-rendu des essais qui ont eu lieu à Portsmouth et qui ont préoccupé toute la presse anglaise, signalons l'emploi de deux radeaux en acier, à cellules remplies de liége capables de porter 400 hommes, afin de supléer au petit nombre d'embarcations en cas de perte du navire. Ces radeaux, placés l'un à l'avant l'autre à l'arrière de la cheminée, sont mis très aisément à la mer, grâce à certaines dipositions ingénieuses.

La corvette en acier *Canada*, lancée en 1881, avait dû interrompre ses premiers essais, par suite d'un échauffement survenu dans une manivelle. De nouveaux essais, entrepris le 17 février 1882, et exécutés dans une marche de six heures à toute vitesse, ont donné les résultats suivants : 104,94 tours par minute ; 39,37 livres dans le cylindre à haute pression, 11,31 dans les cylindres à basse pression, force totale : 2,432,73 chevaux, dépassant ainsi de 133 chevaux la force prévue par le devis. La vitesse obtenue a été de 14 nœuds 177.

II. — ITALIE.

En 1882, l'Italie n'a mis à l'eau aucun bâtiment digne d'une mention spéciale. Le *Lepanto*, construit sur les mêmes plans que l'*Italia,* était toujours en chantier.

Un nouveau navire, le *Giovani-Bausan*, a été commandé aux ateliers anglais d'Elswick, pour le compte du gouvernement italien, d'après les plans de M. Georges Rendel. Voici les principaux détails de ce bâtiment : Longueur totale, 90 mètres; largeur au maître-bau, 12m,80; tirant d'eau, 5m,64 ; déplacement, 3,068 tonneaux. Deux hélices actionnées par deux paires de machines *Compound*, d'une puissance d'environ 2,750 chevaux chacune (total : 5,500 chevaux *indiqués*), susceptibles d'imprimer une vitesse d'au moins 14 nœuds 76 à l'heure. Soutes pour 600 tonneaux de charbon. Avec son approvisionnement complet de charbon à bord, le navire pourra parcourir 5,000 milles à la vitesse réduite de 8 nœuds 68. Armement : 2 canons-culasse de 25 tonnes, en chasse et en retraite (angle de 240°) du nouveau type d'Elswick, dit *ribbon coil system*, lançant des projectiles de 150 kilog. avec une charge de 82 kilog., capables de percer une cuirasse composite de 50 millim., manœuvrés à l'aide d'un appareil hydraulique au-dessous du pont cuirassé; 6 canons-culasse de 6 pouces (0m,15) du même type ; projectiles de 27 kilog.; charge de 11 kilog.; montés sur affûts automatiques Albini ; 2 canons-culasse pour embarcations, de 155 kilog., projectile d'une livre ; 4 mitrailleuses. Compartiments remplis de liége disposés tout le long de la ligne d'eau. Trois appareils lance-torpilles placés un de chaque bord et un en chasse. Eperon très puissant.

D'après le traité, la construction du *Giovani-Bausan* ne devait pas demander plus de 15 mois, et son prix total, y compris les armes, les munitions, etc., devait s'élever à près de 4 millions.

L'administration de la marine a adjugé à l'industrie nationale la construction de quatre torpilleurs : un à M. Odero, de Sestri ; un autre à M Pattison, de Naples ; le troisième à M. Jupy, également de Naples, et le dernier enfin aux frères Orlando, de Livourne. Les frères Orlando ont aussi reçu la commande de deux canonnières qu'ils devaient livrer, prêtes à appareiller, tandis que, jusqu'alors, les navires construits dans les chantiers nationaux étaient armés dans les arsenaux royaux.

Après avoir consacré une grosse portion de ses ressources budgétaires à la construction de cuirassés colosses tels que le *Diulio*, l'*Italia*, le *Lepanto*, l'Italie se préoccupait de se constituer une flottille de bateaux-torpilleurs qui lui seraient en effet d'une utilité plus immédiate, en temps de

guerre, pour la défense de son immense littoral. Au commencement de l'année, on a formé à la Spezzia, sous le commandement du capitaine de corvette Armani, un premier groupe de bateaux-torpilleurs de première classe destiné à l'escadre d'évolutions. Les navires composant ce groupe étaient l'*Aldebaran*, l'*Antares*, le *Falco*, et le *Sparviero*.

Le *Duilio*, qui avait fait des avaries pendant la campagne d'été, a été rappelé à la Spezzia pour y subir des réparations. Il a été remplacé par le *Dandolo* dans l'escadre de l'amiral de Saint-Bon. Les expériences du canon de 100 tonnes auraient donné des résultats satisfaisants. Il n'en a pas été de même des essais du *Flavio Gioia* qui ont donné, paraît il, de sérieux mécomptes ; la vapeur fournie par les chaudières était insuffisante, et les vitesses n'ont pas dépassé 12 nœuds, tandis qu'elles ne devaient pas être inférieures à 14 1/2 d'après les stipulations des contrats avec les constructeurs.

On a décidé le remplacement des canons de 12 tonnes de l'*Affondatore* par des canons de 22 tonnes.

III. — ALLEMAGNE.

Les chantiers maritimes de l'Allemagne, surtout ceux de la mer Baltique, pour la construction de grands vapeurs en fer, destinés tant à la marine militaire qu'à la marine marchande, ont pris depuis une dizaine d'années un grand développement. Avant 1870, les frégates cuirassées ont dû être construites sur des chantiers anglais ou français ; aujourd'hui, les chantiers allemands construisent les plus grands cuirassés sans le concours de l'étranger. Une grande frégate cuirassée, commandée pour la Chine, a été lancée à Kiel.

« Les chantiers appartenant à des particuliers, disait la *Gazette de l'Allemagne du Nord*, sont en pleine activité. Dans les cinq dernières années, le chantier de Rostock a fourni au gouvernement russe quatre ou cinq vapeurs en fer, faisant le service sur la mer Caspienne et chauffés au moyen de pétrole. Ces navires sont transportés de St-Pétersbourg sur les bords de la mer Caspienne, par la voie des lacs, des

canaux et du Volga. Les chantiers de Garden construisent plusieurs bateaux à vapeur pour les Etats-Unis de l'Amérique du Sud, et ceux de Flensbourg pour le cabotage chinois. Sous ce rapport aussi, l'Allemagne fait de plus en plus concurrence à l'Angleterre. »

La Société de construction de l'Allemagne du Nord, la *Germania*, à Kiel, a livré l'aviso en acier, à double hélice *Blitz*, qui devait remplacer la *Grille*. Cet aviso est en acier; il a 74m,60 de long; 9m,70 de large; 5m,90 de creux et 4m,10 de tirant d'eau; 1,382 tonneaux de déplacement; machines de 2,700 chevaux effectifs; vitesse du plan, 16 nœuds; 2 canons; 110 hommes d'équipage.

La construction de la cinquième corvette cuirassée prévue par le programme et à laquelle on donnera probablement le nom de *Hesse* (5,200 tonneaux, 3,900 chevaux indiqués, 10 canons, coque en acier), devait être confiée à l'usine Vulkan, de Stettin, qui a déjà construit le *Sachsen* et le *Württemberg*, tandis que les deux autres, le *Baiërn* et le *Baden*, ont été exécutées à Kiel. L'ensemble de ces corvettes représentera les cinq états du Sud de l'Allemagne.

Après avoir pourvu à la défense de son littoral par la construction de forteresses et de batteries de côte, l'Allemagne cherche à compléter son système définitif au moyen de torpilles.

L'amirauté a commandé à la Société de constructions maritimes Weser, de Brême, six bateaux-torpilleurs en acier, prévus au budget de 1882-1883, en remplacement des canonnières réformées *Sperber*, *Wolf*, *Fuchs*. Ce sont le *Flink*, le *Scharf*, le *Tapfer*, le *Kühn*, le *Vorwarts* et le *Sicher*, de 50 tonneaux de déplacement, de 500 chevaux indiqués et de 10 hommes d'équipage.

L'Allemagne, ainsi que le faisait observer le *Deutsche, Heeres Zeitung*, était en retard sur les autres nations en ce qui concerne les torpilles. Bien que le plan d'organisation de la flotte comporte dix grands et douze petits bateaux-torpilles, la flotte allemande n'a jusqu'à présent que trois bateaux-torpilleurs et quatre embarcations destinées à la pose des torpilles dormantes. Les six nouveaux torpilleurs étaient destinés à être employés dans la Baltique; ils devaient être terminés dans l'espace de quatre mois.

Indépendamment de ces navires, l'amirauté allemande a ordonné la construction de dix bateaux de même nature, mais de grande dimension, ainsi que de douze autres petits. Enfin, d'après le *Daily News*, la marine allemande prépa-

rait une réserve de neuf bateaux-torpilleurs de seconde classe, susceptibles cependant, en cas de nécessité, de recevoir une autre destination.

Le 30 mai, a eu lieu à Brême, le lancement du bateau-torpilleur *Scharf*, le troisième des six torpilleurs commandés par l'amirauté allemande dont les quatre derniers étaient encore, à cette époque, sur le chantier de cette ville, bien près d'être terminés.

Le torpilleur *Schültze*, de même type que les six torpilleurs dont il a été question plus haut, a fait ses essais par grosse mer ; il a obtenu 17 à 18 nœuds de vitesse.

L'usine Krupp, d'Essen, s'est fait breveter pour un nouveau système de batterie flottante, destinée à la défense des côtes ainsi que des fleuves et de leurs embouchures. Cette batterie flottante présenterait une immobilité absolue pendant le tir. Au-dessous du bateau se trouve un chargement de ballast, dont la manœuvre permet de régler la hauteur de la ligne de flottaison, selon les nécessités du tir.

IV. — RUSSIE.

Indépendamment de la création d'une flotte cuirassée dans la mer Noire, l'amirauté russe se proposait, comme nous l'avons vu, de renforcer l'escadre de la Baltique, principalement par l'adjonction de croiseurs légers. D'après le programme arrêté pour 1883, il sera construit pour la Baltique et sur les chantiers de ce nom, deux cuirassés évalués à 11,200,000 fr. Les chantiers de Nevsky construiront un croiseur estimé 1,600,000 fr Ces deux mêmes chantiers devront fournir, en outre, deux croiseurs d'une valeur de 3,200,000 fr.; enfin, Saint Pétersbourg construira deux canonnières estimées 1,660,000 fr.

Pour la mer Noire, deux cuirassés seront construits : l'un à Sébastopol par la Société russe de navigation et de commerce. l'autre à Nicolievsk dans des conditions de cherté excessive. La dépense totale prévue pour ces neuf bâtiments était de 29,878,572 fr. au minimum.

L'Amirauté russe, qui avait frété sept navires à vapeur pour transporter du matériel à Vladivostock, a donné des ordres

pour la construction d'un transport de guerre destiné à un service permanent sur la côte du Pacifique, afin d'entretenir les communications entre les divers postes militaires et maritimes répandus depuis Pétropolowsky jusqu'à la frontière chinoise. Ce navire aura 64m,60 de longueur, 9m,75 de largeur, environ 4 mètres de creux, et sera capable de porter 500 tonnes de matériel à chaque trajet. La construction de la coque coûtera 500,000 roubles (2 millions de francs), et la machine, d'une puissance de 860 chevaux nominaux, coûtera 520,000 fr. L'armement de ce transport consistera en un certain nombre de canons de 4 livres et de 9 livres, 2 mitrailleuses, et comprendra des aménagements pour le lancement des torpilles.

La frégate cuirassée *Wladimir-Monomak,* mise en chantier le 16 février 1881, a été lancée au mois d'octobre 1882. Ce bâtiment déplace 3,789 tonneaux; il mesure 92m,72 de longueur ; il cale 2m,50 à l'avant et 4m,939 à l'arrière. Machine à deux hélices éclairée par des lampes électriques Jablochkoff. Le can inférieur de la cuirasse descend à 1m,57 au-dessous de la flottaison en charge, et le can supérieur s'élève à 0m,608 au-dessus. L'épaisseur des plaques est de 0m,152. Elle diminue vers l'avant et l'arrière jusqu'à 0m,112. Artillerie : 4 canons rayés de 8 pouces (0m,202) disposés deux de chaque bord sur les côtés du pont supérieur, élargi par des plateformes qui permettent ainsi un champ de tir plus étendu ; 12 canons rayés de 6 pouces (0m152) allongés, sur le même pont, six de chaque bord.

L'amirauté russe a fait expérimenter à Sébastopol un bateau-torpilleur sous-marin d'une organisation toute nouvelle. La forme est assez semblable à celle d'une torpille Whitehead, c'est-à-dire d'un cigare. Mais c'est un véritable bateau capable de porter quatre hommes d'équipage, qui s'y introduisent par une ouverture pratiquée à la partie supérieure, puis ferment hermétiquement derrière eux la porte qui leur a donné passage. Une provision d'air comprimé, emmagasinée dans le bâtiment, leur permet de respirer pendant vingt-quatre heures. L'intérieur est éclairé à l'électricité, et les machines motrices qu'ils dirigent à volonté, sont tellement puissantes que, dans les essais, le torpilleur a pu dépasser, disait le *Tauride,* journal russe, une vitesse de plus de 850 mètres à la minute, ce qui correspond à une marche de 28 à 30 nœuds à l'heure, supérieure de près de moitié aux vitesses de 20 nœuds des plus rapides bateaux-torpilleurs actuels.

Un autre bateau-torpilleur sous-marin, construit sur les plans de M. Dgevetzki, a été expérimenté à Cronstadt.

D'après l'*Engineer*, les essais préliminaires faits sur la mer Noire avaient été trouvés si satisfaisants par l'amirauté russe que des ordres ont été donnés pour la construction de cinquante bateaux semblables, les uns pour la mer Noire et les autres pour la Baltique. Ils ont de $4^{m},50$ à 6 mètres de longueur et pèsent 2,500 kilog., de sorte qu'un navire de guerre peut en porter un certain nombre de la même manière que les embarcations ordinaires.

La forme de ces bateaux est celle d'un cigare, ils sont mus par une hélice que les quatre hommes qui composent l'équipage font marcher avec leurs pieds. Ces hommes sont au centre du bateau, sous un petit dôme vitré qui permet au chef de voir la direction du bateau. La vitesse, qui est de quatre milles, est regardée comme suffisante pour l'attaque des navires à l'ancre ou venant à la rencontre du torpilleur. Dans les conditions ordinaires, le bateau est entièrement submergé, à l'exception du dôme vitré qui sort de l'eau. Le système pour monter et descendre est très ingénieux. Deux tiges de fer se projettent, l'une de l'avant, l'autre de l'arrière ; sur chacune d'elles est un poids qui peut avancer ou reculer au moyen d'une chaîne. Lorsqu'on veut immerger le bateau, on pousse le poids à l'extrémité de la barre d'avant; il en résulte que l'avant du bateau s'enfonce et que, si on fait mouvoir l'hélice, le mouvement s'opère dans une inclinaison plus ou moins considérable avec la surface. Lorsqu'on est arrivé à une profondeur suffisante, ce qu'on reconnaît au moyen d'un manomètre, on ramène le poids, ce qui met le bateau de niveau et rend la marche horizontale ; pour remonter, on pousse le poids d'arrière à l'extrémité de sa tige, ce qui fait relever l'avant et remonter le bateau obliquement vers la surface. Un réservoir contient de l'air comprimé en quantité suffisante pour vingt-quatre heures; cet air sort par une soupape régulatrice et l'air vicié est purifié par des moyens chimiques.

Chaque bateau porte un certain nombre de torpilles fixées à l'intérieur, mais pouvant être lancées du dedans. Le bateau passe sous la quille du navire ennemi et lâche les torpilles qui montent dans l'eau et vont se coller à la coque du navire par un effet d'aspiration dû à des pièces en gutta-percha qu'elles portent ; le bateau se retire alors à une certaine distance et met le feu aux torpilles par un conducteur électrique.

Un des steamers de la flotte volontaire [1] russe, le *Kostroma* était en armement à Glasgow dans les chantiers de John Elder et C°.

VI. — ÉTATS-UNIS.

La commission technique chargée par le ministre de la marine, M. Hunt, de préparer un projet de réorganisation de la flotte, a terminé son rapport. La commission avait à déterminer : 1° le nombre des navires dont la construction devait être entreprise sans retard; 2° leur classe, leur déplacement ; 3° la nature des matériaux et le système de la construction à employer; 4° le type et les dimensions des machines, ainsi que l'outillage; 5° l'artillerie et l'armement; 6° le gréement, la voilure, etc.; 7° les emménagements intérieurs, détails d'installation, etc. ; 8° le coût probable par type de navire complétement armé quant au matériel et prêt à entrer en service.

En ce qui concerne la classe des croiseurs non cuirassés, la commission a constaté que 32 seulement des navires actuels pouvaient y être maintenus ; sur ces 32 navires, 24 étaient armés. Or, pour assurer le service de ses stations et de ses croisières, la marine fédérale aurait besoin de 43 bâtiments constamment armés ; l'effectif de la réserve devant être de 50 0/0 par rapport à celui des bâtiments armés, on arrive au chiffre de 65 croiseurs, que la commission a proposé de porter à 70 par suite du degré d'usure de quelques uns des navires qu'elle a maintenus sur la liste. Il y aurait donc lieu de construire 38 de ces bâtiments, dont les types ont été fixés comme il suit :

1° — 2 croiseurs de 1re classe en acier, à batterie couverte, d'un déplacement d'environ 5,873 tonnes, et d'une vitesse moyenne de 15 nœuds en service courant. — Artillerie : 4 pièces-culasse rayées de 8 pouces (20 cent. 3) à grande vitesse initiale; 21 pièces-culasse de 6 pouces (15 cent. 2) à grande vitesse initiale. — Coût total : environ 18,512,000 fr.

2° — 6 croiseurs de 1re classe en acier, à batterie couverte, d'un déplacement d'environ 4,560 tonnes et d'une vitesse moyenne de 14 nœuds en service courant. — Artillerie : 4

---

(1) Voir *Année maritime* de 1878, p. 56 et 298.

pièces-culasse de 8 pouces (20 cent. 3) à grande vitesse initiale, et 15 de 6 pouces (15 cent. 2). — Coût total : 44,366,400 fr.

3o — 10 croiseurs de 2e classe en acier, à batterie barbette, d'un déplacement d'environ 3,043 tonnes et d'une vitesse moyenne de 13 nœuds en service courant. — Artillerie : 12 pièces-culasse de 6 pouces (15 cent. 2) à grande vitesse initiale. — Coût total : 48,360,000 fr.

4o — 20 croiseurs de 4e classe en bois (afin d'utiliser les ressources existantes), à batterie barbette, d'un déplacement d'environ 793 tonnes et d'une vitesse moyenne de 10 nœuds en service courant. — Artillerie : 1 pièce-culasse de 6 pouces (15 cent. 2) à grande vitesse initiale et 2 canons de 60 pr. — Coût total : 22,672,000 fr.

Détermination des types. — Ces propositions sont accompagnées des considérations suivantes :

La première qualité à demander aujourd'hui à un croiseur, c'est une grande vitesse soutenue pendant un temps prolongé ; de là, nécessité de le munir d'une machine puissante et de lui ménager un approvisionnement considérable de combustible ; par *grande vitesse*, il ne faut point entendre la vitesse obtenue en eau calme sur une base mesurée, ainsi qu'on le fait ordinairement, mais bien une vitesse en service courant, soit la moyenne d'un très long parcours à la mer à toute vitesse.

Ces *desiderata*, joints à la nécessité de maintenir le tirant d'eau dans les limites convenables et de ne point excéder les longueurs compatibles avec les qualités évolutives voulues, ont conduit la commission à fixer à 15 nœuds la vitesse maximum des plus grands croiseurs.

Les besoins du service demandant une classe de navires ne calant pas plus de neuf pieds et demi et, toutes les autres conditions pesées, le déplacement de cette catégorie ne permettant guère de dépasser 10 nœuds, ce quantum a été adopté comme vitesse minimum dans l'échelle des nouvelles constructions à entreprendre. Les types de bâtiments dont les *vitesses de mer* sont de 14 et de 13 nœuds, sont appelés à rendre de précieux services en temps de guerre comme en temps de paix, et leur construction immédiate est vivement sollicitée.

Matériaux de construction. — Dans le but d'utiliser les approvisionnements existants ainsi que l'habileté professionnelle des ouvriers disponibles, l'emploi du bois a été conservé

pour les croiseurs de 4e classe; mais l'*acier* était recommandé pour toutes les autres catégories, et l'inexpérience actuelle de la fabrication aux Etats-Unis n'a pas arrêté la commission, qui motivait ainsi sa proposition et la préférence qu'elle accordait à l'acier sur le fer : 1o Économie de poids considérable pour la coque; 2o Augmentation de solidité, de résistance en cas d'échouage ou de collision ; 3o Succès chaque jour grandissants obtenus en Europe ; 4o Certitude que, dans un avenir très rapproché, l'acier supplantera complètement le fer dans la construction des bâtiments; 5o Impulsion que l'initiative du gouvernement donnera à la fabrication de l'acier aux États-Unis; 6o Nécessité d'opposer aux navires étrangers des types qui leur soient égaux, sinon supérieurs.

Formes générales de la construction. — Les tracés et les formes générales de la construction devront ménager à l'artillerie un feu aussi puissant et aussi dégagé que possible de l'avant à l'arrière ; à cet effet, les croiseurs des trois premières catégories (15, 14 et 13 nœuds) seront pourvus de *demi-tourelles en saillie* à l'avant et à l'arrière ; les sabords de chasse, en retrait, devront permettre de tirer par le travers aussi bien que par l'avant ; un affût à pivot installé à l'arrière devra assurer à la pièce de retraite un champ de tir de 180o (du travers au travers en passant par l'arrière). Les anciens porte-haubans serontsupprimés et les bossoirs fixes seront remplacés par des bossoirs mobiles à rotation.

La commission n'était pas d'avis d'adapter un éperon aux étraves, mais elle demandait que les avants reçussent tous des consolidations spéciales permettant aux navires d'agir comme béliers.

Le nombre des compartiments étanches devra être aussi grand que possible et l'on fera usage des doubles-fonds autant qu'on le pourra.

Tous les navires devront être pourvus d'un gaillard d'avant afin de mieux abriter les canons de chasse, d'augmenter les postes de l'équipage, de consolider l'avant et de le garantir contre la mer. Les dunettes dont l'emploi paraît désavantageux pour les croiseurs de 15, de 14 et de 10 nœuds, seront conservées pour ceux de 13 nœuds, mais on étudiera les moyens d'y placer un canon de retraite de même calibre que les canons du travers et ayant un champ de tir complet de l'arrière au travers.

La commission estimait que les croiseurs de 15 et de 14 nœuds doivent avoir une batterie couverte, en vue d'augmen-

ter le nombre des bouches à feu, d'accroître les logements et de mieux abriter l'artillerie ; c'est dans ce but que le déplacement de la 2e catégorie a été porté de 4,200 à 4,560 tonnes.

Appareils moteurs et évaporatoires. — Les appareils moteurs devront être du type *compound*, cylindres à enveloppes, condenseurs à surface, détente indépendante pour chaque cylindre, machines horizontales avec bielles en retour. Les générateurs seront du type ordinaire, cylindriques, à retour de flamme et capables de travailler à une pression de 90 livres par pouce carré (6 kil. 30 par centimètre carré).

Pour tous les navires, les hélices seront fixes, à quatre ailes, pas uniforme, hélice unique.

L'appareil moteur devra être situé entièrement en dessous de la flottaison et garanti contre les projectiles par une disposition spéciale des soutes à charbon. Les tuyaux de cheminée des 1re, 2e et 3e catégories seront télescopiques ; ceux de la 4e catégorie seront fixes, mais une charnière convenablement disposée permettra, en cas de besoin, de les rabattre et de les fixer sur le pont; ce tuyau fonctionnera en même temps comme ventilatenr au moyen d'un tuyau intérieur concentrique. Des éjecteurs d'escarbilles seront installés de façon à éviter l'obligation de les vider par-dessus le bord; l'orifice extérieur débouchera au-dessous de la flottaison.

Appareils auxiliaires. — Toutes les catégories, sauf la 4e, seront pourvues d'un appareil à vapeur ou hydraulique pour gouverner ; les cabestans pourront être manœuvrés tant à la vapeur qu'à bras, et tous les navires seront pourvus d'un système de ventilation complet.

Artillerie et armement (1). — L'adoption d'une artillerie à grande puissance est devenue impérieusement nécessaire pour que les bâtiments fédéraux puissent combattre à armes égales ; les nouveaux canons devront se charger par la culasse et avoir une longueur d'âme d'au moins 26 calibres ; l'acier doit être exclusivement adopté comme métal à canon, en vue d'assurer la plus grande résistance et la plus grande sécurité possibles sous le moindre poids.

L'adoption des calibres de 8 pouces et de 6 pouces fournit, pour les croiseurs non cuirassés, la combinaison la plus satisfaisante comme poids total, nombre et puissance individuelle des bouches à feu.

---

(1) Voir plus loin, page 354, le rapport spécial de la sous-commission chargée de l'artillerie.

Alors que chaque bouche à feu doit avoir le plus grand champ de tir possible, il convient de supprimer, autant que faire se peut, les changements de pivot, les transports de pièces d'un sabord à l'autre, et de ménager les plus grands champs de tir aux pièces les plus puissantes.

Les bâtiments de la 1re catégorie recevront 359 tonnes d'armement; ceux de la 2e, 280 tonnes; ceux de la 3e, 161 tonnes, et ceux de la 4e, 32 tonnes.

En raison des récents et rapides développements donnés aux canons-revolvers Hotchkiss, qui constituent, à vrai dire, un nouveau système d'artillerie légère, permettant de lancer dans une minute de 20 à 50 obus en acier du calibre de 1 pouce 1/2 à 2 pouces 3/4 pouvant pénétrer, à la distance de 300 yards, tous les bâtiments non cuirassés, le tir se faisant à l'épaule avec une grande précision, il devient indispensable d'abriter l'artillerie non-seulement par des ponts et des bastingages, mais encore au moyen de *boucliers* et de *mantelets* en acier d'une épaisseur suffisante. Chaque navire devra être pourvu d'ailleurs de quatre canons-revolvers au moins, tant pour le service général que pour les compagnies de débarquement et pour la défense contre les torpilleurs. En outre, des mitrailleuses très légères, *à tir très rapide*, devront leur être adjointes pour le même objet, et notamment pour l'armement des hunes pendant le combat.

Il y a lieu aussi d'adopter un fusil à magasin dans le service de la flotte.

Gréement et voilure. — Toutes les catégories auront une voilure complète ; la surface de voilure ne sera pas inférieure à 25 fois la surface immergée du maître-couple. Les trois premières catégories seront mâtées en trois-mâts carrés ; la 4e, en trois-mâts barque.

Cuirassés. — Nous avons vu plus haut (page 307) les considérations d'ordre général qui ont déterminé la commission à réserver son avis en ce qui concerne l'opportunité de construire des cuirassés, surtout des cuirassés monstres. La commission estimait, d'ailleurs, qu'en dépit de leur infériorité comme vitesse, grandeur, épaisseur de cuirasse et armement, les cuirassés existants pourraient encore, le cas échéant, concourir à la défense des ports par l'adjonction de moyens auxiliaires moins coûteux que les nouveaux bâtiments cuirassés.

Béliers. — Un type de bélier rapide et maniable rendrait à la défense des côtes de précieux services ; l'examen de la commission a porté sur deux projets : le premier, dû

au contre-amiral Ammen, de la marine des Etats-Unis, n'avait point encore reçu de sanction pratique ; le second était représenté par le bélier anglais « *Polyphemus*, » actuellement à flot et dont les traits principaux ont beaucoup de rapport avec le bélier américain. Après mûr examen, la commission demandait que cinq béliers, d'un déplacement d'environ deux mille tonnes, fussent construits en acier sur les plans généraux de l'amiral Ammen ; chaque navire coûterait environ 500,000 dollars (2,600,000 fr.).

Torpilleurs. — Un service de torpilleurs bien organisé sous le rapport du personnel comme sous celui du matériel, fournit, pour la défense des côtes, le moyen auxiliaire le plus efficace et le plus économique ; pour être complet, il doit embrasser non-seulement les passes et ports intérieurs, mais encore la pleine mer, dans le voisinage immédiat du littoral, de façon à empêcher l'établissement d'un blocus, le rassemblement ou les opérations des escadres ennemies sur tel point donné, enfin l'attaque soudaine de cuirassés isolés. Ce dernier rôle réclame un type de *canonnières torpilleurs* pouvant porter un canon de chasse puissant, concurremment avec son armement de torpilles, et posséder néanmoins les qualités d'un navire de mer ; la longueur entre perpendiculaires doit être d'environ 126 pieds, le déplacement de 150 tonnes et la vitesse maximum ne doit pas être inférieure à 13 nœuds. Le prix de revient d'un tel navire serait d'environ 145,000 dollars (754,000 fr.) La commission demandait la construction de cinq navires de l'espèce.

En outre, elle demandait, pour la défense des passes et rades, 10 torpilleurs en acier du type « *Herreshoff harbor torpedo boat*, » ayant 70 pieds de longueur et une vitesse d'au moins 17 nœuds. Prix de revient par torpilleur : 25,000 dollars (130,000 fr.)

Ces deux types de torpilleurs devraient être complétés par dix *croiseurs-torpilleurs* en acier, destinés à renforcer soit les béliers, soit les *canonnières-torpilleurs* et *torpilleurs de rades*. Ils auraient 100 pieds de longeur et une vitesse maximum d'au moins 21 nœuds. Prix de revient par torpilleur : 38,000 dollars (197,600 fr.).

RÉSUMÉ. — En résumé, le département de la marine, approuvant toutes les propositions de la commission, demandait au Congrès la mise en chantier immédiate des navires suivants :

1o 38 croiseurs des quatre types précédemment décrits 2o 5 béliers en acier ; 3o 5 canonnières-torpilleurs ; 4o 10

torpilleurs de rade ; 5° 10 croiseurs-torpilleurs. *Prix de revient total* des bâtiments dont la construction était demandée : 153,956,400 fr.

En adoptant le programme de la commission, la marine fédérale aura, à l'expiration d'une période de huit années, les bâtiments suivants disponibles pour le service : 70 croiseurs non cuirassés, 5 béliers, 5 canonnières torpilleurs, 20 torpilleurs.

Cette force navale, disait la commission en terminant son rapport, sera suffisante en temps de paix pour assurer complètement le service, et, si l'on tient compte de la position géographique des Etats-Unis, par rapport aux grandes puissances maritimes, de la grande promptitude avec laquelle la défense par les torpilles peut être complétée, de l'utilisation et de la transformation possible des steamers du commerce en corsaires rapides, on voit que les premiers besoins de la défense seront assurés en cas de guerre et qu'il sera possible de tenir l'ennemi en échec jusqu'à ce qu'on ait pu se procurer des cuirassés en nombre suffisant pour parfaire la défense et prendre l'offensive.

Etat actuel des croiseurs figurant sur la liste de la flotte. — On trouve annexé au rapport que nous venons d'analyser un état détaillé de la situation (prix de réparations et durée probable après réparations) des croiseurs actuellement en service ; nous le résumons brièvement :

Croiseurs de premier rang. — *Niagara*, sans valeur ; *Franklin*, *Colorado*, *Minnesota* et *Wabash*, surannés, mais pouvant être mis en état de service pour une durée de quatre ans, aux prix respectifs de 140,000, 195,000, 150,000 et 195,000 dollars ; *Tennessee*, bon pour 10 ans, coûteux d'entretien et peu satisfaisant ; *Connecticut* et *Florida*, sans valeur ; *New-York*, vaut la peine d'être achevé, bon pour 20 ans, au prix de 550,000 dollars ; *Iowa*, *Java*, *Antietam*, *Pennsylvania*, tous sans valeur, pourris.

Croiseurs de second rang. — *Susquehanna*, sans valeur ; *Powhatan*, bon pour transport et pour service de remorque ; *Trenton* et *Lancaster*, bons pour 20 ans ; *Congress* et *Worcester*, sans valeur, pourris ; *Brooklyn*, *Hartford* et *Richmond*, bons pour 20 ans ; *Pensacola*, bon pour 20 ans, moyennant 100,000 dollars de réparations ; *Alaska*, bon pour 15 ans ; *Benicia*, *Omaha*, *Plymouth*, *Lackawanna* et *Ticonderoga*, tous bons pour 15 ans, moyennant un prix de réparations de 175,000 ; 299,000 ; 255,000 ; 150,000 ; 150,000 dollars ; *Vandalia*, neuf et bon pour 20 ans, moyennant 20,000 dol-

lars de réparations; *Canandaigua*, sans valeur; *Monongahela*, bon pour 15 ans, moyennant 135,000 dollars de réparations; *Shenandoah*, bon pour 10 ans.

CROISEURS DE TROISIÈME RANG. — *Juniata* et *Ossipee*, bons pour 20 ans; *Quinnebaugh*, *Swatara*, *Galena* et *Marion*, neufs et en bon état; durée probable : 15 ans; *Mohican*, bon pour 25 ans, moyennant 50,000 dollars de réparations; *Iroquois*, bon pour 15 ans, moyennant 25,000 dollars de réparations; *Wachusett*, bon pour 12 ans; *Wyoming*, à condamner; *Tuscarora*, bon pour 15 ans, moyennant 65,000 dollars de réparations; *Kearsarge*, *Adams*, *Alliance*, *Essex*, bons pour 15 ans; *Enterprise*, neuf, durera 15 ans moyennant 40,000 dollars de réparations; *Nipsic*, *Ashuelot* et *Monocacy*, en bon état, durée probable : 20 ans; *Narragansett*, sans valeur; *Alert*, *Ranger*, *Yantic*, en bon état, dureront 20 ans; *Kansas*, *Saco*, *Nyack*, *Shawmut*, ne valent pas la peine d'être réparés.

RÉCAPITULATION. — *Croiseurs utilisables moyennant les dépenses ordinaires :* 1 croiseur de 1er rang; 9 croiseurs de 2e rang; 21 croiseurs de 3e rang; 1 croiseur de 4e rang. Total : 32 bâtiments.

Croiseurs utilisables moyennant des dépenses extraordinaires : 5 croiseurs de 1er rang; 6 croiseurs de 2e rang. Total : 11 bâtiments.

Bâtiments divers. — Pour compléter cet exposé, nous ajouterons que la flotte cuirassée comporte encore 21 bâtiments à flot, dont 3 de 2e rang, 4 de 3e rang et 14 de 4e rang, répartis sur différents points; 3 seulement, *Montauk*, *Wyandotte*, *Passaic* (ce dernier servant de *receiving-ship*) étaient en service à Washington. En outre, 3 cuirassés de 2e rang, le *Colossus* (10 bouches à feu; tonnage, 2,127 tonnes), le *Massachusetts* (4 bouches à feu, 2,127 tonnes), l'*Orégon* (4 bouches à feu, 2,127 tonnes), se trouvaient sur les chantiers de New-York, Portsmouth et Boston. Tous ces types, du genre *Monitor*, plus ou moins anciens, pourraient rendre encore de grands services pour la défense mobile des fleuves et des ports.

Deux *torpedo rams*, l'*Intrepid* et l'*Alarm* (ce dernier a un déplacement de 730 tonnes seulement) étaient en armement pour essai.

Deux *despatch-vessels*, le *Despàtch* (à hélice) et le *Tallapoosa* (à roues, déplacement, 1,270 tonnes) se trouvaient à Washington.

Vingt-trois bâtiments à voiles servaient d'écoles ou de

dépôts ; dans ce nombre figurent les trois *training-ships*, *Constitution*, *Portsmouth* et *Saiaratoga*, faisant partie de la division volante d'instruction des apprentis marins.

Enfin, vingt-cinq remorqueurs étaient distribués entre les différents arsenaux.

Stations navales et arsenaux des Etats-Unis. — Les stations de la marine des Etats-Unis comprenaient, sous réserve, des changements de bâtiments :

1o La station de l'Atlantique-Nord : Contre-amiral Wyman, commandant en chef, ayant son pavillon sur le *Tennessee* avec les bâtiments suivants sous ses ordres : *Tennessee*, *Powhatan*, *Vandalia*, *Alliance*, *Kearsarge*, *Yantic*, *Wyoming* (à Port-Royal), *Rodgers* (dans la baie de Saint-Laurent).

2o La station de l'Atlantique-Sud : Contre-amiral Jas. H. Spotts, ayant les bâtiments suivants sous ses ordres ; *Shenandoah* (bâtiment amiral) et *Marion*.

3o La station d'Europe : Contre- amiral S. W. A. Nicholson, commandant en chef, ayant les bâtiments suivants sous ses ordres : *Trenton* (bâtiment amiral), *Quinnebaugh*, *Nipsic*, *Galena*, *Lancaster*.

4o La station du Pacifique: Contre-Amiral Geo. B. Balch, commandant en chef : *Pensacola* (bâtiment amiral), *Lacakwanna*, *Alaska*, *Adams*, *Wachusett*, et le « store-ship » *Onward* (au Callao).

5o La station d'Asie : Contre-amiral Clitz, commandant en chef : *Richmond* (bâtiment amiral), *Swatara*, *Monocacy*, *Alert*, *Ashuelot*, *Palos*.

Services spéciaux : Divison volante d'instruction des novices sous les ordres du commandant Luce, avec Newport pour centre de station : *New-Hampshire* (guidon du commodore), *Constitution*, *Saratoga* et *Portsmouth*, *Minnesota* « *gunnery-ship* » à Newport (canonniers), *Michigan*, service du lac Erié, *Ranger*, hydrographie à la côte orientale du Centre-Amérique.

L'Ecole navale est établie à terre, à Annapolis ; l'Ecole des torpilleurs, à Newport. Le personnel et le matériel de la flotte qui n'étaient point employés à la mer, se trouvaient répartis dans les arsenaux de : *Portsmouth*, *Boston*, *New-York*, *League-Island*, *Washington*, *Norfolk*, *Pensacola*, *Mare-Island*. *New-London* et *Key-West*.

VII. — JAPON

On a lancé une corvette à l'arsenal d'Yokosaka. L'opération, entièrement exécutée par des indigènes, a parfaitement réussi. C'est le deuxième bâtiment lancé par les Japonais sans le concours d'ingénieurs européens. Le premier était le yack *Mikado*.

Les Japonais n'ont, d'ailleurs, pas eu à se louer des navires qu'ils ont fait construire en Angleterre. Le *Fouso-kan* a eu fréquemment besoin d'importantes réparations; le *Kongokan*, construit à peu près à la même époque, a été mis hors de service ; les plaques de blindage étaient oxydées et n'adhèraient plus à la coque du navire, qui elle-même était en très-mauvais état; le cuivre qui recouvre la quille s'en allait par morceaux. Il avait été convenu, d'abord, qu'on en ferait un vaisseau-école pour les élèves de l'école navale; mais on a été obligé de reconnaître qu'il ne pouvait pas même servir à cet usage, et il a été decidé qu'il serait démoli et les machines vendues. Le *Kongo-kan* passait pour l'un des premiers navires de la flotte japonaise.

VIII. — CHINE.

La Chine se laisse peu à peu gagner par la civilisation européenne. Deux navires de guerre, construits en Angleterre pour le compte du gouvernement chinois, sont arrivés à Shanghaï. Ces navires ont chacun une longueur de 61 mètres et une largeur de 11 mètres. Ils jaugent 1,300 tonnes et ont à bord 26 pièces d'artillerie. On sait que le gouvernement chinois a commandé d'autres navires en Allemagne. Il a commandé également aux fabricants d'armes d'Autriche et de Belgique, des fusils du système Mauser. Les seules fabriques de Vienne ont reçu commande de dix mille fusils.

Quant aux bâtiments de guerre, le Céleste Empire en possède déjà un petit nombre, mais il en attendait de plus grands et des plus puissants, qui étaient alors sur les chantiers anglais et français. En outre, la Chine possédait, à Fou-Tchéou, un arsenal complet et parfaitement en état de construire, d'armer et de réparer les navires cuirassés.

II. — ARTILLERIE.

Considérations générales, — I. Angleterre : le chargement par la culasse ; éclatements de canons anglais ; canon fretté en fil d'acier ; le nouveau canon de 43 tonnes ; les mitrailleuses et les ponts cuirassés ; la mitrailleuse Nordenfeldt ; le canon-révolver Hotchkiss et la mitrailleuse Nordenfeldt. — II. Allemagne : expériences au polygone de l'usine Krupp ; canon de 8 cent. à pivot et à ressorts ; le canon cuirassé de 15 cent. ; obus-torpilles ; éclatement d'un canon de 28 cent. de côte. — III. Italie : le canon de 100 tonnes ; épreuves comparatives de plaques de blindage ; fusils à répétition. — IV. Autriche : canon à accélération ; canon de 28 cent. ; canon de côte de 15 cent.. — V. Russie. — VI. Portugal. — VII. Etats-Unis : transformation de l'artillerie navale.

Considérations générales. — Le grand évènement de l'année 1882, en matière d'artillerie navale, est le canon à pivot allemand permettant la suppression des affûts mobiles.

L'Angleterre, après avoir longtemps hésité s'est enfin décidée à adopter pour ses canons de marine le système du chargement par la culasse. Les mitrailleuses et les canons-revolvers, dont l'usage s'est géneralisé pour contrebattre les bateaux-torpilleurs, sont toujours l'objet d'expériences comparatives très-intéressantes. De même, la construction des canons colosses a rendu nécessaire le perfectionnement des plaques de blindage. On verra que les plaques d'acier fabriquées par l'usine française du Creusot ont remporté la palme en Italie et en Russie.

I. — ANGLETERRE.

Le chargemént par la culasse. — L'Angleterre poursuit la transformation de ses pièces-bouche en pièces-culasse.

Cette question du mode de chargement est devenue, depuis l'éclatement survenu à bord du *Thunderer*, le thème favori des écrivains militaires anglais. Le colonel Maitland, directeur de la fonderie royale de Woolwich, a fait à Portsmouth une intéressante conférence sur ce sujet. « La véritable raison, disait cet officier, qui a rendu de nécessité absolue le chargement par la culasse a été le progrès réalisé dans la fabrication de la poudre. Plus la combustion de celle-ci est lente, moins il existe de différence entre la pression du gaz à la bouche et à la culasse et plus il existe d'avantages à allonger l'âme dans le but de maintenir plus longtemps le projectile sous l'influence de la pression. En conséquence, toutes les améliorations les plus récentes se portaient sur des charges plus fortes, sur des poudres à combustion lente et sur un allongement des pièces. Par suite, il devenait évident que plus l'âme s'allongeait, plus il y avait convenance à porter la charge en arrière. Un autre avantage, inhérent au nouveau système, consiste dans la facilité acquise à l'agrandissement de la chambre de la pièce, ce qui permet l'emploi d'une gargousse relativement courte sans qu'elle soit aussi strictement limitée par le calibre du canon. » Le colonel Maitland a aussi décrit le mode de construction des grosses pièces se chargeant par la culasse. Les Allemands ont un tube, une chemise et des anneaux ; les Français emploient un tube épais ou corps et des anneaux ; les Anglais, un tube, une chemise et une deuxième chemise. Dans les canons allemands, l'action du tube et des anneaux a été négligée, celle de la chemise ayant été considérée comme suffisante. La construction française s'est reposée entièrement sur le tube épais, tandis que la méthode anglaise tendrait à utiliser toute la section des canons dans les deux directions. Selon le colonel Maitland, on serait conduit en Angleterre à substituer l'acier aux métaux plus faibles dans toute l'étendue de la pièce, ainsi que cela se pratiquait en Allemagne et en France. En résumé, le colonel Maitland était d'avis que l'avenir appartient au chargement par la culasse.

Eclatements de canons anglais. — Un autre accident est venu mettre de nouveau en lumière la défectuosité du mode de construction des bouches à feu anglaises. Le 26 octobre 1882, un canon de 6 pouces nouveau modèle (15 cent. nº 2) pesant 4 kilog. 115, et tirant un projectile de 45 kilog. 400 à la charge de 17 kilog. 200 de poudre Pr (Pebble), a éclaté au 250e coup, à la hauteur de la chambre. D'après

l'*Engineer*, la vis-culasse ne fut pas arrachée, bien que des morceaux du tube aient été projetés à près de 200 mètres. Les servants étaient à leurs postes autour de la pièce ; néanmoins, il n'y en eut qu'un d'assez grièvement atteint pour devoir être transporté à l'hôpital.

Déjà, au mois de juin, en rade de Madère, un canon du *Swiftsure* avait fait explosion : les fragments de la culasse avaient atteint plusieurs hommes de l'équipage dont un fut tué et quatre grièvement blessés.

Canon fretté en fil d'acier. — On a essayé, en Angleterre, au mois de mai 1882, un canon Armstrong fretté en fil d'acier, de 206 millimètres de calibre et pesant 21,845 kilog. Cette bouche à feu tirait un projectile de 227 kilog. Avec une charge de 136 kilog. de poudre, la pression totale dans la chambre a été de 18,900 kilog., la vitesse initiale de 634 mètres et la force vive à la bouche de 4,650 tonnes-mètres.

Avec une charge de poudre de 118 kilog. et un projectile du même poids que le précédent, on avait obtenu, dans un essai antérieur, une vitesse initiale de 624 mètres et une force vive à la bouche de 4,187 tonnes-mètres. Avec 136 kilog. de poudre et un projectile de 229 kilog., la vitesse initiale fut de 665 mètres et la force vive à la bouche de 4,780 tonnes-mètres. Avec la même charge et un obus de 226 kilog., on obtint une vitesse de 633 mètres et une force vive de 4,612 tonnes-mètres. Enfin, avec 104 kilog. de poudre et un projectile pesant 227 kilog. 500, la vitesse initiale fut de 566 mètres et la force vive à la bouche de 3,720 tonnes-mètres. La poudre employée était une poudre prismatique, et les résultats ci-dessus sont une preuve convaincante de l'excellence de ce genre de poudre.

Le nouveau canon de 43 tonnes. — Dans un de ses discours au Parlement, M. Trevelyan a annoncé que la marine anglaise allait être armée de nouveaux canons pesant 43 tonnes, pouvant traverser la cuirasse de n'importe quel navire et dont le projectile devait pénétrer, à une distance de 1,000 mètres, de 22 pouces dans le fer et de 19 dans l'acier.

Les mitrailleuses et les ponts cuirassés. — Des expériences ont eu lieu à Eastney, près Portsmouth, sur la force de résistance des ponts de navires cuirassés, aux projectiles petits et moyens tirés par les pièces des types Nordenfeltd, Hotchkiss, Gattling, etc.

Dans toutes les expériences précédentes, il avait été reconnu que des plaques d'un pouce et demi, d'acier, protégeaient suffisamment contre les coups obliques des plus fortes pièces (genre mitrailleuses ou revolvers). Les essais avaient pour but d'étudier comment elles se comporteraient vis-à-vis des canons ordinaires de gros calibre. Les résultats, sans être concluants, disait le *Bulletin de la Réunion des officiers*, jettent cependant une certaine lumière sur cette question.

Sept cibles-cuirasses de 3 pouces furent installées : une en fer ordinaire, deux du système Whitworth (une en écailles d'acier comme celle du *Polyphemus*), quatre enfin, en acier, sortaient respectivement des manufactures Cammel et Ce, Landore, Bolton et John Brown. Chaque cible était boulonnée sur un faux pont de bois, et s'offrait aux coups sous un angle de 15 degrés. Les pièces employées étaient : le canon de 18 tonnes (10 pouces), tiré avec une charge de poudre de 70 livres et un projectile de 400 livres, et celui de 12 tonnes (9 pouces), avec charge de 50 livres et projectile de 250 livres. La distance était de 100 yards.

Il avait été convenu que l'on tirerait d'abord sur la cible de fer, avec une vitesse médiocre que l'on augmenterait peu à peu, jusqu'à ce que l'on eût trouvé celle qui suffisait pour la percer; puis, avec cette vitesse, on eût tiré sur les autres cibles de manière à comparer les résistances entre elles. Ce programme ne fut pas suivi. On tira à pleine charge avec les deux pièces sur chaque plaque; chacune d'elles fut si complètement percée ou broyée qu'il fut impossible d'établir une comparaison. Néanmoins, les cuirasses rendirent un certain effet : dans un seul cas, le boulet put continuer son trajet; dans tous les autres, les projectiles furent déviés ou rejetés, et presque tous éclatèrent au choc. En résumé, l'essai était très vraisemblable; un angle de 15 degrés n'a rien d'anormal, mais est certainement un des minima possibles dans un combat. Reste à savoir l'effet qui serait obtenu avec des obus au lieu de projectiles pleins comme ceux qui ont été employés.

La mitrailleuse Nordenfeldt.— La mitrailleuse Nordenfeldt a rendu aux Anglais, au dire de leurs journaux, de tels services pendant la campagne d'Egypte, que l'Amirauté aurait déclaré cette arme supérieure [1] à toutes celles qui

(1) Nous avons vu que les Américains, dans le programme de réorganisation de leur marine, donnent la préférence au canon-revolver Hotchkiss, adopté par la flotte française.

lui sont opposées (Gattling-Gardner) et qu'elle serait sur le point d'être adoptée.

Pendant le bombardement d'Alexandrie et sur le train blindé, les Nordenfeldt ont tiré, sous le feu de l'ennemi, plusieurs milliers de coups sans aucun accident dans leur mécanisme.

Cette même mitrailleuse a été soumise, à Portsmouth, à des essais de tir sous toutes inclinaisons. On a tiré 3,000 coups en 3'3" avec la Nordenfeldt à dix canons, servie par un seul homme. Celle à un canon unique, tire 180 coups à la minute.

Au mois de juillet, on a terminé les essais de pénétration avec la Nordenfeldt du plus fort calibre. Le projectile a traversé 5 cent. de fer à 270 mètres. Le chef de pièce tirait de 15 à 16 coups par minute en pointant avec soin et en changeant de cible à chaque coup. En pointant avec moins de soin, le même homme a tiré 29 coups et les résultats du tir ont été remarquables.

D'après une déclaration de M. Trevelyan, la flotte anglaise devait posséder, au 31 mars 1882, 504 mitrailleuses Nordenfeldt et 200 mitrailleuses Gardner.

Le canon-revolver Hotchkiss et la mitrailleuse Nordenfeldt (1). — On a continué, en 1882, les essais comparatifs effectués à Portsmouth avec ces deux engins. On a commencé par comparer entre eux le Hotchkiss, de 47 millim. et 4 quintaux, et le Nordenfeldt, de 1 pouce 1/2 et 3 quintaux. Ce dernier, braqué à 300 yards, a pénétré dans une plaque de fer de 2 pouces, faisant saillir en arrière le métal de 5/8 de pouce ; dans les mêmes conditions, le canon américain n'a produit qu'un simple trou de 1 pouce 1/2, sans atteindre le revers de la plaque. D'autre part, le Hotchkiss s'est encore montré inférieur en ne perçant pas une plaque d'acier doux de 3/5 de pouce, tandis que le Nordenfeldt en trouait une de 5/8 de pouce superposée à une cible de 1 pouce.

Cependant, le Hotchkiss est le plus rapide des deux, comme tir, et peut arriver à 25 coups en une demi-minute, tandis que l'autre n'atteint que 29 coups par minute. Mais, si l'on vise, la vitesse et l'efficacité se compensent. Ainsi, en changeant le point de mire tous les quatre coups, d'une cible à l'autre, le Hotchkiss a tiré douze coups par minute ;

---

(1) Voir *Année maritime* de 1881, p, 356.

le Nordenfeldt en tirait 16 sur une seule cible, et 11 en changeant le point de mire d'une cible à l'autre à chaque coup ; dans les deux cas, le pour cent atteint a été de 75.

La vitesse initiale a été de 1,740 pieds pour le plus léger des deux canons, et de 1,400 pour le plus lourd, avec des charges respectives de 612 et 337 grains.

Les essais ont aussi porté sur le Hotchkiss de 12 quintaux (1 pouce 7/8 ou 47 millim.), qui n'a pu percer ni la plaque mixte Cammel de 1 pouce 1/2, ni celle d'acier de Landore (1/2 pouce), ni la double cible, composée de deux plaques juxtaposées (5/8 pouce et 1 pouce), que le Nordenfeldt a toutes traversées.

Vitesse des armes, sans viser : Hotchkiss, 43 coups à la minute ; Nordenfeldt, 29 ; en visant : Hotchkiss, 19 ; Nordenfeldt, 16. Vitesse initiale : Hotchkiss, 1,430 pieds avec projectile de 2 livres 1/2 et charge de 650 grains ; Nordenfeldt, 1,740 pieds avec projectile de 1 livre 3/4 et charge de 612 grains.

Enfin, on a comparé le Nordenfeldt de 1 pouce 7/8 ou 6 quintaux avec le Hotchkiss de 2 pouces 1/8 (53 mètres) ou 21 quintaux. Ce dernier n'a pu pénétrer une plaque d'acier doux de Landore de 2 pouces, ni une double cible Whitworth de 1 pouce 3/4, tandis que le Nordenfeldt les a transpercées.

Ces armes tirent, avec la même charge de poudre de 1,150 grains, des projectiles de 4 livres avec une vitesse initiale de 1,830 pieds (Nordenfeldt) et 1,390 (Hotchkiss).

D'après ces essais, la mitrailleuse Nordenfeldt aurait une force de pénétration supérieure à l'Hotchkiss, mais celui-ci aurait un tir plus rapide.

II. — ALLEMAGNE

Expériences au polygone de l'usine Krupp. — La maison Krupp a fait exécuter, les 29 et 30 mars, en présence de plusieurs officiers allemands et étrangers, une série d'expériences à son polygone de Meppen.

Une première série d'essais a eu pour but d'étudier la puissance de pénétration que l'usine Krupp est parvenue à

donner aux projectiles de gros calibre destinés à percer les cuirassés, en augmentant la longueur des obus et en leur donnant une vitesse initiale de 520 mètres. On s'est servi pour ces expériences des canons de 30 cent. 5 et de 15 cent., dont la longueur avait été portée à 35 calibres et dans lesquels le pas des rayures à la bouche avait été réduit à 25 calibres.

La poudre employée était la poudre prismatique à un canal de densité 1,82, fabriquée par la poudrerie Heidemann. Les obus étaient en acier forgé dont le culot est obtenu par l'emboutissage des parois du projectile.

Canon de 30 millim. 5. — Les principales données de cette pièce sont les suivantes : calibre, 305 millim ; longueur totale, 10m,700 ; longueur d'âme, 9m,770 ; poids de la bouche à feu, 49,700 kilog.; pas des rayures à la bouche, 25 calibres ; pas des rayures à l'origine, 70 calibres environ ; nombre des rayures, 68 ; poids de l'obus en acier, 455 kilog.

On tira avec ce canon deux sortes de projectiles de même poids : les uns, destinés au tir contre les cuirassés, de 3, 5 calibres de longueur, en acier ou en fonte durcie ; les autres, de 4 calibres de longueur, en fonte ordinaire. La charge se composait de 147 kilog. de poudre prismatique à un seul canal (densité = 1,82). Le canon reposait sur un affût de côte d'ancien modèle, à frein hydraulique. Cet affût, trop léger, ne s'est pas très bien comporté pendant le tir.

Le 29 mars, on tira cinq projectiles de chaque espèce ; on mesura à chaque coup les vitesses à 100 mètres, à 300 mètres et à 2,000 mètres de la bouche de la pièce, ainsi que les pressions sur le coin de fermeture ; on se servit à cet effet d'un appareil Rodman et de deux crushers fixés dans la plaque d'appui.

Le 30 mars, on tira cinq projectiles de chaque sorte sous l'angle d'élévation de 15° ; ce tir avait pour but de déterminer la portée et le groupement des projectiles sur le sol.

Les résultats sont contenus dans les tableaux suivants :

1° Mesure des vitesses et des pressions.

		Obus de 3,5 cent.	Obus en fonte ordin.
Vitesse initiale		524m, 9	522m, 8
Vitesse à	100m	521 7	519 6
	300	515 9	513 1
	2.000	462 9	460 4

Force vive totale		6.389tm, 5	6.338tm, 5
— par cent. de circonférence		66 68	36 15
Press. moyenne	avec l'app. Rodman	2.625atm.	2.680atm.
	avec les crushers	2.830	2.790

2° Tir à la distance de 2,026 mètres.

Ecart moyen quadratique.	vertical	0m,765	0m,759
	horizontal	0 29	0 52

3° Tir sous l'angle de 15 degrés.

Portée moyenne		9.443m.	9.372m.
Ecart moyen quadratique.	en portée	52	57 3
	en direction	5 68	1 76

Les progrès apportés par l'usine Krupp dans la fabrication des bouches à feu ont permis de donner au projectile du canon long de 39 cent. 5 une force vive égale à celle de l'obus du canon de 37 cent., ancien modèle, qui a 2,8 calibres de longueur et 460 mètres de vitesse initiale.

Canon de 15 centimètres. — Les principales dimensions de ce canon sont : calibre, 149 millim. 1 ; poids du canon, 4,750 kilog.; pas des rayures à la bouche, 25 calibres ; nombre des rayures, 36 ; poids du projectile, 51 kilog.

On a tiré avec ce canon deux espèces de projectiles du même poids : les uns en acier de 3,35 calibres de longueur et les autres en fonte de 4 calibres. Le 29 mars, on tira dix obus en fonte pour déterminer la portée et la justesse du tir. Le 30 mars, on exécuta un tir de justesse contre une cible verticale placée à 2,026 mètres. Voici les résultats du tir des dix obus de chaque sorte, à la charge de 17 kilog. de poudre prismatique à un seul canal :

1° Mesure des vitesses et des pressions.

		Obus en acier.	Obus en fonte.
Vitesse initiale		537m, 7	532m, 8
Vitesse à	100m	530 7	525 8
	2.000	417 4	409 1
Press. moyenne	avec l'app. Rodman	2.445atm.	2.405atm.
	avec le crusher	2.520	2.470

2° Tir à la distance de 2,026 mètres..

Ecart moyen..	vertical	0m,736	0m,769
	horizontal	0 32	0 54

3° Tir sous un angle de 20 degrés.

Portée moyenne		—	8.909m.
Ecart moyen..	en portée	—	68 4
	en direction	—	12 9

Le 30 mars, on exécuta un tir à 150 mètres avec des obus de rupture en acier du poids de 48 kilog. 7, sans charge d'éclatement, à la charge de 18 kilog. de poudre, contre deux murailles formées : la première, de 2 plaques, chacune de 18 cent. en fer forgé anglais, séparées par un matelas en bois de 25 cent. d'épaisseur ; la deuxième, d'une plaque de 20 cent. en même métal, sur un matelas en bois de 25 cent. d'épaisseur, et d'une plaque intérieure de 2 cent. 5. On tira d'abord un projectile perpendiculairement à la surface de la première plaque ; le projectile la traversa de part en part et tomba à 300 mètres en arrière ; son diamètre n'était pas sensiblement modifié ; il ne fut raccourci que d'un millimètre. Le second projectile fut tiré contre la seconde plaque ; l'angle de la direction du tir et de la normale à la surface de la plaque était de 35° ; la plaque fut néanmoins traversée, mais le projectile se brisa. La partie ogivale tomba à 150 mètres derrière le but ; quant aux éclats, ils furent retrouvés partie en avant du but, près des spectateurs, et partie dans le trou même que le projectile avait pratiqué dans la plaque.

Canon de 8 cent. à pivot et à ressorts. — Ce système de canon, où l'on a cherché à annihiler la force de recul par la suppression de l'affût mobile, constitue une des créations les plus originales qui se soient depuis longtemps produites en artillerie. Le porte-tourillons, au lieu de faire partie, comme dans les canons ordinaires, d'un affût mobile et soumis au choc du recul, constitue à lui seul l'affût et un affût immobile. Il est formé d'une robuste tige verticale pivotant sur son axe et fortement épaulée contre les parois de la coque du navire par un système de charpentage métallique. La force de recul se trouve absorbée d'abord par la rigidité de ce pivot vertical et ensuite par des ressorts adaptés à la bouche à feu elle-même. La frette porte-tourillons forme un manchon d'une certaine longueur dans lequel glisse, à l'instar d'un tube de lorgnette, la bouche à feu dont le diamètre extérieur est, dans cette partie, moins grand qu'à ses deux extrémités, c'est-à-dire à la volée et à la cuirasse où elle a la même dimension que le manchon. L'évidement existant entre l'arête postérieure de la volée et l'arête antérieure du manchon, et qui est destiné à permettre le glissement du canon dans le manchon, est occupé par des ressorts d'une disposition particulière, destinés à supporter la pression exercée par la bouche à feu, au moment de la décharge, contre l'orifice antérieur

du manchon. Pareillement, dans le vide existant entre l'arête postérieure du manchon et l'arête antérieure de la culasse existent des ressorts, mais moins puissants que les précédents, destinés à rétablir l'équilibre de la bouche à feu dans son mouvement de recul. Cette force, qui dans les canons ordinaires, est supportée par l'affût, est ainsi absorbée par la rigidité du pivot vertical et surtout par les ressorts que nous venons de décrire.

Nous ne pouvons mieux faire, pour permettre au lecteur de se rendre compte des détails du canon à pivot, que d'emprunter à la *Revue d'artillerie* quelques-uns des renseignements qu'elle a publiés à ce sujet.

Le canon à pivot est destiné à l'armement des chaloupes canonnières, et il a été imaginé dans le but de diminuer l'effet du recul de la pièce sur les œuvres vives de l'embarcation. Il fallait pour cela que le choc transmis à la crapaudine du pivot de la bouche à feu fût supporté, non point par les parties inférieures de la coque, mais par les parties supérieures des murailles du navire. On est arrivé à la solution suivante: Immédiatement au-dessous du pont, quatre bras, partant du collet du pivot, se dirigent obliquement vers les murailles de l'embarcation et viennent prendre appui sur les plats-bords auxquels ils sont fortement fixés. Des points d'appui de ces bras, quatre tirants descendent obliquement vers la partie inférieure du pivot dont ils embrassent et soutiennent la crapaudine. Les points d'appui des bras sont reliés deux à deux par de fortes entretoises; d'autres entretoises sont également fixées vers le milieu de leur longueur; enfin des poinçons relient les tirants aux bras horizontaux et réunissent ainsi d'une manière invariable le collet et la crapaudine du pivot. Aux points d'appui sur les plats-bords, la muraille est d'une épaisseur plus grande que dans le reste de la canonnière. On a disposé en ces points des couples de dimensions spéciales. La muraille intérieure a été de même renforcée par des carlingues latérales. Les plaques du pont, assez épaisses, sont vissées sur les bords et sur les entretoises des bras supérieurs.

Pour diminuer encore l'effet du recul, on a voulu permettre au canon de reculer d'une certaine quantité à l'intérieur de son manchon porte-tourillons. Pour cela, le tube du canon est cylindrique extérieurement et ne porte pas de tourillons. Autour de ce canon, on place un manchon porte-tourillons, dans lequel le canon peut glisser en avant et en arrière; ce manchon est placé de façon que, le canon terminé et monté

sur ses tourillons, il y ait du côté de la culasse une prépondérance suffisante. On se sert alors de ressorts en forme de disques, d'une construction particulière, et on dispose 8 de ces ressorts en avant et 2 en arrière du manchon porte-tourillons. Les ressorts s'appuient d'une part contre ce manchon et d'autre part, par l'intermédiaire de pièces rapportées contre les plates-bandes de la bouche et de la culasse. Pour empêcher que le canon ne puisse tourner dans son manchon porte-tourillons, on pratique à l'intérieur de ce manchon une rainure dans laquelle une petite languette fixée au corps du canon, ne peut se déplacer que dans le sens de la longueur. On peut donner à l'une des pièces rapportées sur la volée de la bouche à feu la forme d'un bouclier pour protéger l'affût et les servants. Dans ce cas, le canon porte extérieurement, vers l'endroit où se trouve ce bouclier, des rainures dans lesquelles pénètrent exactement des saillies correspondantes du bouclier. Si celui-ci vient à être frappé par un projectile, il ne poura reculer qu'autant que le permettront les rainures ; on empêchera ainsi le recul du bouclier de détruire les ressorts en exerçant sur eux une trop forte compression.

Le fonctionnement du mécanisme est le suivant : au moment où l'on fait partir le coup, le canon est chassé en arrière dans le manchon porte-tourillons et comprime par suite les ressorts disposés en avant de ce manchon. Quand le travail du recul est absorbé par les résistances, le travail accumulé dans les ressorts se produit en sens contraire et reporte le canon en avant ; ce sont alors les ressorts postérieurs qui sont comprimés. Ce jeu se renouvelle jusqu'à ce que le travail du recul soit complétement absorbé. Le canon se retrouve alors dans sa position primitive de repos.

On a tiré avec ce canon 3 coups en se servant des ressorts et 3 autres coups sans les employer. On a constaté que dans le premier cas l'effet du recul était réduit des deux tiers environ. Le pointage est sûr et rapide, la vitesse du projectile considérable. Dans ces deux tirs, on s'est servi de projectiles pesant 4 kilog. 300 avec une charge de poudre de 500 grammes.

La suppression ou plutôt la diminution du recul, constitue un précieux progrès surtout pour l'artillerie de marine. La nécessité de tenir compte du recul a souvent compliqué la tâche des ingénieurs en les obligeant à adopter des dispositions architectoniques dispendieuses ou incommodes à d'autres égards. D'un autre côté, une rigidité plus grande donnée

à la bouche à feu lors de la décharge, pourra contribuer à accroître la puissance et la justesse du tir.

La *Gazette de Cologne*, qui a donné un compte-rendu détaillé des expériences effectuées à Meppen, attachait une grande importance aux canons à pivot. « Selon cette feuille, ces bouches à feu peuvent ou bien figurer sur les côtes dans les nouveaux dispositifs que l'on y organiserait, ou bien entrer dans l'armement de la flotte : si les conséquences tirées des essais déjà exécutés se confirment, on peut certainement en augurer une révolution complète dans les principes de construction des navires cuirassés..... Le mode d'installation à bord d'un canon monté sur affût à pivot permet de le pointer dans toutes les directions ; grâce à l'absence de recul de la pièce, on obtient dans le tir une rapidité notablement plus grande et une précision remarquable. On préférera employer dorénavant, en les montant sur affût à pivot, les canons des plus gros calibres, ceux de 30 cent. 5, de 35 cent. 5 et même ceux de 40 cent. dans des canonnières douées d'une vitesse de 20 à 22 milles marins par heure ; grâce à leur rapidité de transport et à leur facilité d'évolution, ces navires pourront entourer les flottes ou les vaisseaux ennemis isolés, et lancer avec sûreté, sans ralentir leur marche, de puissants projectiles pesant jusqu'à 1,700 livres et traversant les cuirasses dont on enveloppe aujourd'hui les grands bâtiments. Le combat des cuirassés chiliens contre le vaisseau à tourelles péruvien le *Huascar* montre combien cette action serait redoutable : cinq projectiles de 300 livres lancés par des canons de 24 cent. et pénétrant dans la coque du *Huascar* ont suffi pour mettre hors de combat les trois quarts de l'équipage. La construction et l'armement d'une canonnière dans les conditions indiquées plus haut coûteraient dix fois moins cher qu'une frégate cuirassée ; les navires de ce dernier type offrent, en outre, un but très étendu aux coups et ils sont exposés à perdre leur valeur en face de canonnières si manœuvrières et pourvues d'un armement si puissant. »

Le canon cuirassé de 15 cent. — Le 30 mars, on a exécuté à Meppen un nouveau tir avec le canon cuirassé de 15 cent. Les obus pesaient 35 kilog. et les charges se composaient de 6 kilog. 800 de poudre prismatique. On tira d'abord 11 obus, dont 1 d'essai, 5 contre un épaulement et 5 contre une batterie située à 1,900 mètres. On tira ensuite 12 coups contre une cible verticale à la distance de 2,026 mè-

tres. On termina par le tir de 10 projectiles, sans toucher à la position de la pièce et sans modifier le pointage. Ce dernier tir donna un écart moyen quadratique de 435 millimètres en hauteur et de 205 millimètres en direction.

Obus-torpilles. — La question des projectiles renfermant une charge d'éclatement puissante et produisant une action analogue à celle des torpilles semble avoir reçu une solution de deux côtés différents. Tandis qu'on a tiré à Meppen des obus-torpilles avec le mortier de 21 cent., la fonderie de la maison Gruson et Bucckau, près Magdebourg, aurait construit, d'après la *Gazette de Cologne*, un nouveau projectile qui n'éclate qu'après avoir pénétré dans le but où ses effets sont semblables à ceux des torpilles.

Eclatement d'un canon de 28 cent. de côte. — Le 18 octobre 1882, au fort Heppens, à Wilhemshafen, on ouvrit le feu avec un canon Krupp de 11 pouces (28 cent.) pour essayer une plate-forme. Au second coup, le tube en acier de la pièce éclata. Comme il s'agissait d'un tir d'épreuve (et ce point est important à noter), les servants avaient été placés à l'abri et aucun d'eux ne fut blessé. Le canon, en acier, tirait avec son maximun de charge, 58 kilog. de poudre. Un fragment du tube pesant environ 1,000 kilog. fut projeté à plus de 100 mètres, sans causer de dégâts. Une enquête minutieuse a été ouverte pour découvrir les causes de cet accident.

III. ITALIE

Le canon de 100 tonnes. — Le premier canon de 100 tonnes construit par la maison Armstrong et destiné à armer le cuirassé *Italia* a été livré, au mois de juin, à la marine italienne. Voici, d'après les journaux italiens, les dimensions principales de ce nouveau modèle se chargeant par la culasse. Longueur totale, 11^{m},887 ; longueur d'âme, 11^{m},226 ; longueur en calibres, 26 ; longueur de la chambre, 2^{m},590 ; volume de la chambre, 484 décimètres cubes ; calibre, 431 millim. 8 ; diamètre maximum de la chambre, 495 millim. 3 ; diamètre minimum, 444 millim. 5 ; longueur de la fermeture

de culasse, 660 millim. 4 ; diamètre extérieur de la pièce, 1m,663 ; poids de la pièce, 101 tonnes 472 ; poids de l'affût, 12,000 kilog.; du chassis, 29,000 kilog.; nombre des rayures, 84 ; force de la machine, 30 chevaux-vapeur ; inclinaison de la pièce à la position de chargement, 12 degrés; poids de l'obus de rupture, 908 kilog.; prix du canon, 360,000 fr. (1)

Voici, d'après l'*Italia militare*, les résultats des tirs d'épreuve exécutés avec ce nouveau canon et pour lesquels on a employé l'obus de rupture de 908 kilog.:

1° Tirs effectués avec la poudre progressive de Fossano, de 4 à 5 grains au kilog. — Densité : 1,771. — 4 gargousses.

Tir du 22 nov. — Inflammation centrale ; poids de la charge, 225 kilog.; densité de chargement 0,464 ; pression moyenne, 1,451 atmosphères; recul, 0m,95 ; angle d'élévation, 7°.

Tir du 22 nov. — Inflammation centrale ; poids de la charge, 250 kilog.; densité de chargement, 0,516 ; pression moyenne, 1,245 atmosphères ; vitesse initiale, 455m,6; recul, 0m,85; angle d'élévation, 3°.

Tir du 23 nov. — Inflammation par l'arrière ; poids de la charge, 250 kilog. ; densité de chargement, 0,516; pression moyenne, 1,419 atmosphères ; vitesse initiale, 464m,5 ; recul, 0m,64 ; angle d'élévation, 3° ; portée, 2,330 mètres.

Tir du 23 nov. — Inflammation centrale ; poids de la charge, 275 kilog. ; densité de chargement, 0,567 ; pression moyenne, 1,567 atmosphères ; vitesse initiale, 483m,9 ; recul, 1m,22 ; angle d'élévation, 3° ; portée, 2,320 mètres.

Tir du 24 nov. — Inflammation par l'arrière ; poids de la charge, 275 kilog. ; densité de chargement, 0,567 ; pression moyenne, 1,503 atmosphères; vitesse initiale, 487m,3 ; recul, 0m,76 ; angle d'élévation, 3° ; portée, 2,380 mètres.

Tir du 24 nov. — Inflammation centrale ; poids de la charge, 300 kilog. ; densité de chargement, 0,619 ; pression moyenne, 1,849 atmosphères ; vitesse initiale, 511m,5 ; recul, 0m,88; angle d'élévation, 3° ; portée, 2,500 mètres.

Tir du 27 nov. — Inflammation par l'arrière ; poids de la charge, 300 kilog. ; densité de chargement, 0,619 ; pression moyenne, 1,968 atmosphères ; vitesse initiale, 513m,9; recul, 0m,88 ; angle d'élévation, 3° ; portée, 2,440 mètres.

Tir du 27 nov. — Inflammation centrale ; poids de la charge, 325 kilog. ; densité de chargement, 0,670 ; pression moyenne, 2,190 atmosphères ; vitesse initiale, 538m,6 ; recul, 0m,96 ; angle d'élévation, 3° ; portée, 2,700 mètres.

Tir du 28 nov. — Inflammation par l'arrière ; poids de la charge, 325 kilog. ; densité de chargement, 0,670 ; pression moyenne, 0,670 atmosphères ; vitesse initiale, 544m,4 ; recul, 0m,96 ; angle d'élévation, 3° ; portée, 2,700 mètres.

Tir du 28 nov. — Inflammation centrale ; poids de la charge, 350 kilog.; densité de chargement, 0,722 ; pression moyenne, 2,584 atmosphères ; vitesse initiale, 559 mètres ; recul, 1m,07 ; angle d'élévation, 3° ; portée, 2,750 mètres.

---

(1) Le canon correspondant, formé d'un tube d'acier, commandé par le ministère de la guerre à l'usine Krupp, coûtera 800,000 francs.

Tir du 28 nov. — Inflammation par l'arrière ; poids de la charge, 350 kilog. ; densité de chargement, 0,722 ; pression moyenne, 2,528 atmosphères ; vitesse initiale, 558m,4 ; recul, 1m,03 ; angle d'élévation, 3°.

2° Tirs effectués avec la poudre prismatique de Cologne. — Densité : 1,760. — Grains hexagonaux, avec un canal central.

Tir du 28 nov. — Inflammation centrale ; poids de la charge, 225 kilog. ; densité de chargement, 0,464 ; pression moyenne, 1,355 atmosphères ; vitesse initiale, 434m,1 ; recul, 0m,57 ; angle d'élévation, 3° 3' ; (portée non mesurée).
Tir du 28 nov. — Inflammation centrale ; poids, 250 kilog. ; densité de chargement, 0,516 ; pression moyenne, 1,538 atmosphères ; vitesse initiale, 459m,3 ; recul, 0m,67 ; angle d'élévation, 3° 3' ; (portée non mesurée).
Tir du 28 nov. — Inflammation par l'arrière ; poids, 250 kilog. ; densité de chargement, 0,516 ; pression moyenne, 1,749 atmosphères ; vitesse initiale non mesurée ; recul, 0m,79 ; angle d'élévation, 11° 5' ; (portée non mesurée).
Tir du 29 nov. — Inflammation centrale ; poids, 275 kilog. ; densité de chargement, 0,567 ; angle d'élévation, 3°.
Tir du 29 nov. — Inflammation par l'arrière ; poids, 275 kilog. ; densité de chargement, 0,567 ; angle d'élévation, 3°.
Tir du 29 nov. — Inflammation centrale ; poids, 300 kilog. ; densité de chargement, 0,619 ; angle d'élévation, 3°.
Tir du 29 nov. — Inflammation par l'arrière ; poids, 300 kilog. ; densité de chargement, 0,619 ; angle d'élévation, 3°.

Les anomalies dans les portées sont dues à l'incertitude de l'angle du tir par suite du mouvement de balancement du ponton, dont l'amplitude atteignait un 1/2 degré.

Epreuves comparatives de plaques de blindage. — Le ministère de la guerre et le ministère de la marine ont fait exécuter, au mois de novembre 1882, une série d'expériences relatives à la résistance de plaques de blindage de diverses provenances et au tir du nouveau canon de 100 tonnes, construit par la maison Armstrong pour l'armement des vaisseaux cuirassés. Divers journaux politiques ou militaires italiens, ainsi que le *Times* et la *Deutsche Heeres-Zeitung*, ont publié à ce sujet une série d'informations dont nous extrayons les renseignements suivants :

Les plaques soumises aux essais provenaient des maisons Schneider, du Creusot, Cammel et John Brown, de Sheffield, La première de ces plaques était en acier ; les deux autres, du système *compound*, fer et acier ; toutes trois présentaient uniformément une épaisseur de 48 cent., avaient les mêmes dimensions, 3m,30 sur 2m,62, et environ le même poids, 32 tonnes. Elles étaient appuyées sur des murailles isolées et semblables entre elles, dont le matelas en chêne avait une

épaisseur de 1m,200. La plaque Schneider était liée à la muraille par 20 boulons, tandis que les plaques *compound* n'en avaient que six.

Le canon de marine de 100 tonnes (43 cent.), système Armstrong, se chargeant par la bouche, devait lancer, à la distance de 93 mètres, 3 projectiles de rupture sur chaque plaque. Les projectiles étaient en fonte dure Gregorini et pesaient 908 kilog. ; la poudre progressive, employée pour les expériences, provenait de la poudrerie de Fossano et était à 4 grains et demi au kilogramme.

Le 16 novembre, on tira, à la charge de 149 kilog., un premier coup sur chacun des buts, le projectile arrivant normalement vers le coin inférieur de droite de la plaque.

Le projectile tiré sur la plaque Cammel avait une vitesse initiale de 373 mètres, une vitesse au but de 371m,5, et une force vive restante de 45,5 tonnes-mètres par centimètre de circonférence ; il pénétra de 32 c., se rompit et détermina des fentes très étendues ; la plaque se brisa près du point d'impact ; plusieurs têtes de boulons furent arrachées.

Dans le tir contre la plaque Schneider, la vitesse initiale était de 377m,8, la vitesse au but de 375m,5, et la force vive restante de 46,24 tonnes-mètres. La pénétration du projectile fut de 27 cent. ; il se brisa, mais la plaque resta intacte ; 8 têtes de boulons étaient rompues.

La plaque Brown reçut un projectile lancé à la vitesse initiale de 374m,8, animé d'une vitesse au but de 372m,5, et possédant une force vive de 45,570 t.-m. Il se brisa également, pénétra de 16 cent. et produisit une grande fente ouverte et plusieurs petites.

Dans la seconde série d'expériences, qui eut lieu les 17 et 20 novembre, on porta la charge de poudre à 217 kilog., ce qui augmentait la vitesse initiale et la vitesse au but de 100 mètres environ et portait la force vive à 67 t.-m. par centimètre de circonférence. La plaque Schneider était pénétrée sur une profondeur de 41 cent. ; elle présentait une fente transversale partant du bord inférieur de gauche, et une fente allant du point d'impact au bord inférieur, traversant l'une et l'autre, le métal sur toute son épaisseur : il s'était en outre déterminé plusieurs autres fissures plus ou moins profondes. Le projectile s'était brisé. Les deux points d'impact étaient distants de 1m,20 environ l'un de l'autre.

Les deux plaques *compound* furent démolies et tombèrent à cette seconde épreuve.

Les essais de plaques devaient se terminer, le 21, par des

tirs comparatifs de projectiles en acier comprimé Whitworth et en acier coulé Gregorini. La plaque Schneider, dont les expériences précédentes avaient démontré la supériorité (1) pouvait seule les subir. La charge de poudre fut maintenue à 217 kilog., les projectiles en pesant 931. Le projectile Whitworth possédant une force vive de 71 t.-m. pénétra de 18 cent.; la plaque fut brisée en 5 morceaux dont 4 furent arrachés, découvrant une muraille gravement endommagée. Le projectile ne se brisa pas, mais sa tête était refoulée. On ne put tirer le projectile Gregorini que contre le fragment de la plaque encore fixé à la muraille : il pénétra de 38 cent., se brisa, démolit ce qui restait de la plaque et produisit de grands ravages dans la muraille.

Fusils à répétition. — La manufacture royale d'armes de Brescia a livré à Venise, au département de la Marine, 500 fusils à répétition, système Bertoldo. La fabrication d'armes de ce modèle, destinées à être adoptées par la marine italienne, devait être poussée avec une grande activité. L'école de tir d'artillerie de la marine, à Spezia, devait exécuter en même temps des expériences sur le maniement et l'emploi du fusil en question.

IV. — AUTRICHE.

Canon à accélération. — Le *Militair-Zeitung* a donné la description d'un canon d'une construction originale rappelant celui qui a été expérimenté, il y a plusieurs années, à Vincennes, et dont l'inventeur s'est proposé de communiquer au projectile une vitesse initiale considérable, de manière à obtenir une puissance de pénétration supérieure à celle obtenue jusqu'à ce jour, sans augmenter ou même en diminuant les pressions supportées par les parois de l'âme. Pour obtenir ce résultat, il dispose sur toute la longueur de la bouche à feu, une série de chambres qui s'ouvrent dans l'âme et dont chacune reçoit une charge de poudre séparée. Ces charges

(1) Aux expériences de tir faites, près de Copenhague, sur des plaques destinées au cuirassement du pont du *Tordenskjold*, les plaques du Creuzot ont encore montré une résistance supérieure aux plaques Cammell et Marrell.

s'enflamment successivement par le passage du gaz de la charge de poudre du fond de l'âme, au fur et à mesure que le projectile les dépasse dans sa course. Ce projectile, au lieu d'une impulsion unique, reçoit donc une série d'impulsions successives et son mouvement est ainsi graduellement accéléré. Au lieu d'une pression maxima sur la partie postérieure de l'âme, la fatigue se répartit sur toute la longueur de la pièce. On a pu ainsi, suivant le nombre des chambres, donner à un projectile une telle puissance de choc, qu'il pénètre dans une plaque de fer à une profondeur variant de quatre à dix fois son calibre, tandis que la profondeur de pénétration des projectiles lancés par les canons de 100 tonnes ne dépasse guère un calibre et demi, dans le fer forgé.

Deux expériences ont déjà eu lieu sur ces canons, en présence d'officiers d'artillerie et de marine, tant pour en déterminer la trajectoire, que pour en mesurer la vitesse et la force de pénétration. Ces bouches à feu, disait le *Progrès militaire*, se sont montrées, sous tous les rapports, supérieures aux pièces ordinaires d'égal calibre ou même de calibre plus élevé. On a calculé que les effets d'un canon à accélération de 10 pouces de calibre, sont équivalents à ceux des canons Armstrong de 16 pouces (pièces de 81 tonnes); et que ceux à accélération de 12 pouces équivalent aux effets du canon Armstrong de 17 pouces (pièces de 100 tonnes). Au point de vue des prix de revient, des facilités de transport et d'installation, les canons à accélération sont aussi bien supérieurs aux autres. Un canon à accélération de 6 pouces de calibre, construit par la maison anglaise *Reading Iron Company*, a une longueur de 25 pieds, et lance un projectile pesant 150 livres avec une charge totale de 130 livres de poudre. Cette dernière est répartie entre la charge du fond (18 livres), et quatre charges de 28 livres dans les chambres latérales. On obtient ainsi une vitesse initiale de 4,000 pieds (1,311 mètres), c'est-à-dire au moins le double de ce qu'on avait réalisé jusqu'à ce jour. La portée totale atteint plus de 19 kilomètres et, à 180 mètres de la bouche, le projectile a pu traverser une plaque de fer forgé de 61 cent. d'épaisseur.

On remarquera que le *Militair Zeitung* ne dit rien du poids comparé du canon à accélération. Il est vraisemblable que la multiplication des chambres à poudre doit avoir pour conséquence de rendre nécessaire le renforcement de la volée de la pièce.

Canon de 28 cent. — Six canons de 28 cent. en acier, à chargement par la culasse, ont été mis en batterie sur les ouvrages de Pola. Le poids du projectile de ces canons est de 345 kilog. et celui de la charge de poudre, de 110 kilog. La vitesse initiale est de 500 mètres.

On a terminé à l'arsenal de Vienne un affût gigantesque en tôle d'acier qui doit recevoir une des bouches à feu de place destinées aux tourelles cuirassées de Pola. Poids, 30,000 kilog. ; longueur, 10 mètres ; le canon doit avoir 6 mètres de long et pèsera 28,500 kilog. Un seul homme suffit au pointage, mais 18 hommes sont nécessaires pour le service de la pièce. Le poids de la charge est de plus de 56 kilog. ; celui du projectile, de 168 kilog. A 2,400 mètres, il traversera une plaque d'acier de 396 millim.

Canon de côte de 15 cent. — De nouvelles expériences ont été faites avec ce canon, fabriqué en bronze-acier à 6 0/0 d'étain, le tube intérieur ayant une composition de 3,5 0/0 d'étain seulement. La charge normale de poudre de 21 millim. pèse 16 kilog. ; l'obus ordinaire, 50 kilog. A 300 mètres, un projectile en acier traverse, sans être sensiblement déformé, une plaque de fer forgé ayant 22 cent. 8 d'épaisseur ; à 6,000 mètres, la précision est encore remarquable. La pièce est montée sur affût de côte.

V. — RUSSIE.

Les usines d'Oboukhoff ont livré à la marine russe un canon de 16 pouces (40 cent. 6) se chargeant par la culasse. La longueur de cette bouche à feu est de 9 mètres 42, le plus grand diamètre extérieur, de 1 mètre 65; le poids, d'environ 80 tonnes.

Les mêmes usines ont livré, en outre, un canon de 11 pouces (27 cent. 9) ayant $9^m,78$ de long, avec un diamètre maximun de $1^m,21$ et un poids total de 43 tonnes.

VI. — PORTUGAL.

D'après la *Revue d'artillerie*, la batterie de côte de Bom-Sucesso, près de Lisbonne, à l'entrée du Tage, aurait été armée de 4 canons Krupp de 28 cent. Longueur totale, 6 mètres ; longueur d'âme, $5^m,262$; poids, 28,000 kilog. ; calibre, 28 cent. ; angle de tir maximun, $+ 24^o$; angle de tir minimum, $- 6^o$; poids de l'obus ordinaire, 201 kilog. ; de l'obus en fonte d'acier, 234 kilog. ; de l'obus en acier, 230 kilog. ; charge, 40 ou 45 kilog. ; vitesse initiale, 437 mètres ; force vive totale à la bouche, 2,200 tonnes métriques ; force vive par centimètre carré de section ou projection, 3,73 tonnes métriques : vitesse à 500 mètres = 411 mètres ; à 1,000 mètres = 389 mètres ; à 1,500 mètres = 369 mètres ; à 2,500 mètres = 335 mètres. L'obus de rupture perce une cuirasse en fer de 40 cent., à 100 mètres, et une de 30 cent., à 2,500 mètres.

VII. — ETATS-UNIS

Transformation de l'artillerie navale. — Nous avons exposé précédemment les conclusions formulées, en ce qui concerne les constructions navales, par la commission technique chargée de préparer un projet de réorganisation de la flotte des États-Unis. Cette même commission a consigné dans son rapport d'intéressantes propositions relativement à la nature de l'armement qu'il conviendrait, selon elle, d'attribuer aux bâtiments non cuirassés. Elle a recommandé : 1° les canons rayés en acier, ayant au moins 26 calibres de longueur d'âme et des calibres de 6 et 8 pouces, avec chargement par la culasse ; 2° les canons-revolvers ; 3° les mitrailleuses ; 4° les carabines à magasin ; 5° les pistolets-revolvers. « Notre artillerie actuelle, disait le rapport, se compose principalement de canons lisses surannés auxquels viennent s'adjoindre quelques bouches à feu rayées, provenant d'anciennes pièces transformées. Ces dernières excluant l'emploi de fortes charges, laissent beaucoup à désirer sous le rapport de la puissance.

Le développement de l'artillerie en Europe a atteint un

degré tel qu'aucune bouche à feu ne saurait être considérée comme complétement satisfaisante si elle n'imprime pas à son projectile une vitesse initiale d'au moins 487 mètres sans que les pressions intérieures considérées comme moyennes soient dépassées ; afin de maintenir ces pressions dans les limites réclamées par le coefficient de sécurité et de résistance des bouches à feu, il faut employer des poudres lentes ; pour que ces poudres puissent développer les grandes vitesses réclamées, les charges doivent être considérables, variant du tiers à la moitié du poids du projectile. La combustion complète d'une aussi grande quantité de poudre à l'intérieur du canon exige une longueur d'âme bien supérieure à celle des canons lisses ou rayés de fabrication antérieure.

Après avoir constaté les résultats des dernières expériences faites à l'étranger, la sous-commission a exprimé l'avis que cette longueur d'âme doit être d'au moins 26 calibres pour que les nouvelles pièces égalent en puissance les meilleurs calibres similaires établis en Europe. La plus grande vitesse initiale que l'on puisse obtenir avec des canons de résistance et de longueur d'âme aussi réduites que celles des canons transformés est inférieure à 457 mètres. Les canons étrangers construits soit dans le système composite, soit en acier, avec des longueurs d'âme variant entre 25 et 30 calibres et des poudres analogues à celles dont les Américains font actuellement usage, impriment à leurs projectiles des vitesses initiales de plus de 518 mètres et atteignent même dans certains cas la vitesse extrême de 640 mètres par seconde, c'est-à-dire qu'ils développent une puissance de 20 à 60 0/0 supérieure à celle de notre artillerie actuelle.

La commission recommandait, en conséquence, l'établissement d'un nouveau système de canons rayés ayant une longueur d'âme d'au moins 26 calibres et une solidité suffisante pour supporter les pressions développées par des charges comprises entre le *tiers* et la *moitié* du poids du projectile.

Quelles que soient les améliorations que l'on puisse apporter dans la fabrication des poudres lentes, les efforts auxquels la bouche à feu sera soumise seront toujours très considérables et son mode de construction doit lui permettre d'y résister. Le poids alloué à un bâtiment de guerre pour son artillerie ne pouvant être qu'une fraction relativement faible du déplacement total, toute économie de poids réalisée dans la fabrication des bouches à feu, après avoir satisfait large-

ment aux conditions voulues de résistance et de sécurité, acquiert une très grande importance en permettant d'augmenter la puissance totale de l'armement. Pour ce motif, la sous-commission *recommandait l'usage exclusif de l'acier pour la fabrication de la nouvelle artillerie*, ce métal offrant la plus grande résistance combinée avec le plus faible poids.

L'espace réservé à la manœuvre de l'artillerie à bord d'un bâtiment est nécessairement limité, à tel point, que l'augmentation de longueur des bouches à feu qui est devenue nécessaire rend difficile, sinon impossible, l'emploi des canons se chargeant par la bouche pour l'armement des batteries. En outre, l'adoption d'un bon système de chargement par la culasse permet l'emploi de moyens simples et efficaces pour assurer le *centrage* des projectiles à l'intérieur de l'âme, partant, la justesse du tir, ainsi que pour supprimer le *vent*, de façon à mieux utiliser la charge. La sous-commission recommandait donc l'adoption du chargement par la culasse.

Quant au choix des calibres les mieux appropriés à l'armement des bâtiments non cuirassés, la sous-commission pensait que le premier but à atteindre était de graduer l'échelle des calibres de façon à assurer à leur artillerie une puissance au moins égale, sinon supérieure, à celle des similaires étrangers. Puisque la pénétration des projectiles de la nouvelle artillerie rayée est bien supérieure à la résistance que peuvent offrir les bâtiments non cuirassés, on a pensé que, dans la répartition de l'artillerie, il fallait accorder plus d'importance au nombre qu'à la puissance individuelle des bouches à feu. Mais, comme il faut tout à la fois prévoir les attaques des fortifications, les tirs à longue portée et même une lutte éventuelle contre des bâtiments cuirassés, l'artillerie d'un croiseur doit comprendre quelques unités supérieures comme puissance individuelle à celles qu'exigerait la lutte isolée contre des bâtiments similaires. Après avoir étudié l'organisation des batteries des bâtiments non cuirassés appartenant aux puissances étrangères et, après avoir comparé, sous le rapport de la puissance et de l'effet utile, diverses organisations de batteries comprenant différents calibres, la sous-commission recommandait pour l'armement des croiseurs en projet, le calibre de 6 pouces qu'elle considérait comme le plus faible calibre qui fût admissible et celui de 8 pouces regardé comme le calibre maximum repondant à toutes les exigences de combat pour les bâtiments non cuirassés.

Prenant en considération les qualités bien établies du canon-revolver Hotchkiss pour la défense contre les torpilleurs, pour l'armement des embarcations et pour le service de guerre en général, tant à bord qu'à terre, elle demandait que ces canons-revolvers ou des canons à tir rapide d'un type analogue fissent partie intégrante de l'armement de tous les bâtiments et qu'on leur adjoignit un bon modèle de mitrailleuse, de carabines à magasin et de pistolets-revolvers.

Disposition de l'artillerie. — Les avantages ou les désavantages du combat en pointe et, comme corollaire, le développement ou le délaissement des feux de chasse et de retraite dans l'axe du bâtiment, ont été, dans ces dernières années, l'un des thèmes favoris de discussion parmi les officiers de marine.

Dans l'opinion de la sous-commission, quelle que soit la supériorité que puissent présenter certaines méthodes d'attaque, le but à atteindre dans la disposition de l'artillerie doit être de lui assurer le plus grand commandement possible sur tous les points de l'horizon. Aucun capitaine ne saurait choisir avec certitude son mode d'entrer en action, et une fois le combat engagé, il ne saurait non plus en contrôler complètement les phases ; son artillerie doit donc être distribuée de façon à lui fournir, dans tous les relèvements, une puissance d'action suffisante, lui laissant toute liberté dans le choix des manœuvres et lui épargnant surtout, pour le cas où son navire serait désemparé pendant l'engagement, la plus grande des calamités, à savoir, celle de présenter des angles-morts dans lesquels l'ennemi pourrait stationner impunément pour le réduire.

Au moyen d'un simple tracé graphique, il est possible de comparer différents arrangements de bouches à feu, et de déterminer leur valeur relative comme nombre de pièces et comme poids de métal lancé ; la sous-commission a fait usage de ce procédé dans la disposition des batteries dont elle recommandait l'adoption. On divise une ligne horizontale en 16 parties égales représentant les relèvements de quart en quart pris du centre du bâtiment et comptés de l'avant à l'arrière en passant par tribord par exemple ; à l'une des extrémités de cette ligne, on élève une perpendiculaire divisée en parties égales représentant soit le nombre des bouches à feu, soit le poids (en livres) du métal lancé. Après avoir arrêté un certain arrangement de batterie, on peut

représenter par ces coordonnées sa puissance aussi bien que les différents gisements dans lesquels elle peut battre et le diagramme résultant donné au moyen de comparaison facile avec tout autre arrangement.

Après avoir comparé les différentes installations qu'il est possible de donner à l'artillerie à bord des bâtiments, la sous-commission a arrêté, pour chaque catégorie de navires, un arrangement de batterie conciliant, dans les meilleures proportions, le poids de métal et le nombre des bouches à feu. Eu égard au danger auquel sont exposées les pièces des gaillards de la part de la mousqueterie et des mitrailleuses, la sous-commission a émis l'avis que les canons de chasse doivent être mis à couvert sous un gaillard d'avant; il lui a semblé également possible de donner une protection efficace aux canons en demi-tourelles au moyen de légers boucliers en acier qui ne pèseraient pas plus de trois quarts de tonne par canon, augmentant ainsi l'armement total d'un poids additionnel de 3 tonnes.

Pour les croiseurs de 15 nœuds auxquels il a été attribué un poids d'armement de 352 tonnes, la sous-commission a proposé deux types de batteries. L'une, composée de 22 canons de 6 pouces et de 2 canons de 8 pouces ; l'autre, de 20 canons de 6 pouces et de 4 canons de 8 pouces. Les pièces de la première de ces batteries sont ainsi distribuées : 1o 16 canons de 6 pouces en batterie couverte; 2o sur les gaillards: 1 canon de 6 pouces en chasse sur affût à pivot, 1 canon de 6 pouces en retraite sur affût à pivot, 2 canons de 8 pouces en demi-tourelles à l'avant, 2 canons de 6 pouces en demi-tourelles à l'arrière, 2 canons de 6 pouces sur les flancs. Ceux de la seconde batterie présentent l'arrangement suivant : 1o 16 canons de 6 pouces en batterie couverte, sur les flancs ; 2o 1 canon de 6 pouces en chasse sur affût à pivot, 1 canon de 6 pouces en retraite sur affût à pivot, 2 canons de 8 pouces en demi-tourelles à l'avant, 2 canons de 8 pouces en demi-tourelles à l'arrière, 2 canons de 6 pouces en batterie sur les flancs.

Les batteries proposées pour les croiseurs de 14 nœuds pour lesquels le poids d'armement prévu avait été fixé à 220 tonnes sont de deux types. L'un comprend 10 canons de 6 pouces et 2 de 8 pouces ainsi répartis : 1 canon de 6 pouces en chasse sur affût à pivot; 1 canon de 6 pouces en retraite sur affût à pivot; 2 canons de 8 pouces en demi-tourelles avant ; 2 canons de 6 pouces en demi-tourelles arrière ; 6 canons de 6 pouces sur les flancs.

L'autre se compose de 4 canons de 6 pouces et de 4 de 8 pouces ainsi répartis : 1 canon de 6 pouces en chasse sur affût à pivot ; 1 canon de 6 pouces en retraite sur affût à pivot ; 2 canons de 8 pouces en demi-tourelles, à l'avant ; 2 canons de 8 pouces en demi-tourelles, à l'arrière ; 2 canons de 6 pouces en batterie sur les flancs.

Pour les croiseurs de 13 nœuds auxquels il a été alloué 125 tonnes de poids d'armement, la commission a proposé : 1° une batterie de 8 canons de 6 pouces ainsi distribués : 1 canon de 6 pouces en chasse sur affût à pivot ; 1 canon de 6 pouces de dunette ; 2 canons de 6 pouces en demi-tourelles avant ; 2 canons de 6 pouces en demi-tourelles arrière; 2 canons de 6 pouces sur les flancs ; 2° une batterie alterne de 10 canons de 6 pouces arrangés ainsi qu'il suit : 1 canon de 6 pouces en chasse sur affût à pivot ; 1 canon de 6 pouces de dunette sur affût à pivot ; 2 canons de 6 pouces en demi-tourelles avant ; 2 canons de 6 pouces en demi-tourelles arrière ; 4 canons de 6 pouces sur les flancs.

Enfin, pour les avisos de 10 nœuds (24 tonnes), la batterie comprendrait 1 canon de 6 pouces au centre, sur affût à pivot et 2 canons de 30 pouces sur affûts à pivot à l'avant et à l'arrière.

En terminant son rapport, la sous-commission faisait observer qu'aucun navire de combat, quelles que soient sa vitesse et ses qualités de navigation à la vapeur, de puissance ou de sécurité, ne saurait recueillir tous les bénéfices de ces qualités, si son artillerie tombe au-dessous des 5,8 0/0 de son déplacement, autrement sa vitesse ne lui serait d'autre utilité que de le dérober à un adversaire qu'il devrait pouvoir réduire.

III. — TORPILLES.

Expériences de torpilles à Brest. — Une excursion en bateau-torpilleur. — Le service des torpilles en Russie. — Le service des torpilles en Allemagne. — Batterie de torpilles sous-marines. — Essais de la torpille Lay dans le Bosphore. — Manœuvres de torpilleurs à Pola. — Accidents de torpilleurs. — Protection contre les torpilles. — Adoption de la torpille Schwartzkopff par la Chine.

Expériences de torpilles à Brest. — On a fait à Brest des expériences de torpilles sur le *Primauguet*, aviso en

bois depuis longtemps condamné, et qu'on avait remorqué dans le voisinage de la Roche-Mingam, après l'avoir armé de six ceintures et l'avoir empli de caisses à eau et de barriques vides. Sur le pont, on avait placé des bœufs et des moutons voués au sacrifice.

Une torpille de fond déjà ancienne et contenant 400 kilog. de fulmi-coton, avait été placée à 27 mètres du fond, et le *Primauguet* était mouillé à environ 15 mètres de distance du foyer de projection. La torpille, en éclatant, a projeté à quelques mètres de lui, une colonne d'eau d'environ 6 à 7 mètres de hauteur; un bruit sourd s'est fait entendre et l'aviso s'est disloqué. Petit à petit, le *Primauguet* s'enfonçait; mais, maintenu à fleur d'eau par les caisses à eau et les barriques vides, il a pu être remorqué et échoué dans un des bassins du port. Par un miracle, les pauvres bêtes qui occupaient le pont n'ont aucunement souffert. Les spectateurs ont prétendu qu'à 400 mètres, on sentait encore les effets de la commotion.

Une excursion en bateau-torpilleur. — Sous ce titre, M. Gaston Tissandier a raconté, dans la *Nature*, une excursion qu'il a faite à bord d'un torpilleur de la marine française, de Rochefort à Boyardville. Nous reproduisons ce récit, parce qu'il rend d'une manière saisissante l'impression étrange qu'on éprouve à bord de ces bateaux animés d'une vitesse considérable :

« Nous sommes partis de Rochefort, à sept heures du matin, à bord d'un des nouveaux torpilleurs de notre marine. Ces navires, très allongés, sont construits par MM. Claparède et Compagnie; entièrement en tôle d'acier, ils sont très minces et longs de 27 mètres. Toute la place est en quelque sorte occupée par une machine à vapeur de la force de 400 chevaux, et par les deux cylindres à torpilles placés à l'avant. Les torpilleurs ne dépassent l'eau que de 50 cent., on est enfermé à l'arrière dans une cabine recouverte d'un chapeau de tôle d'acier, de sorte qu'à l'extérieur, il ne paraît aucun homme; mais en temps de paix, on reste en dehors sur les plaques de métal, car on étouffe quand on est enfermé dans ces cuirasses. Le bateau file si vite (18 nœuds à l'heure ou 33 kilomètres environ) que l'effet en est tout à fait extraordinaire; à l'arrière, la rotation de l'hélice est si puissante que la Charente, qui est très large aux abords de Rochefort, en est bouleversée; il se produit des ondulations d'eau qui forment sur le rivage des lames d'une hauteur con-

sidérable ; les blanchisseuses et les pêcheurs se sauvent à l'approche du torpilleur qui doit, en passant, stopper près des petites embarcations, parce qu'il risquerait de les faire chavirer. J'étais sur le bateau torpilleur nº 38, avec deux de mes amis. Deux autres passagers se trouvaient à bord du torpilleur nº 51, qui nous suivait. Les torpilleurs marchent toujours par deux, afin de se venir en aide mutuellement en cas d'accident à l'un d'eux. En mer, l'avant du torpilleur, qui fend la lame, est entièrement couvert d'eau.

Les torpilles Whitehead que l'on emploie dans toutes les marines, sont des engins admirables de mécanisme. On dirait de gros marsouins d'acier, qui nagent entre deux eaux, pour aller à 200 mètres atteindre le but; la torpille elle-même est un véritable petit navire, munie d'une hélice à l'arrière, et qui, pourvue intérieurement d'une machine à air comprimé, doit contenir 27 kilogrammes de fulmi-coton. Les expériences de tir se font uniquement avec amorce ; on ne fait pas inutilement sauter des torpilles qui coûtent 15,000 francs chaque.

Quand la torpille part, lancée au moyen de l'air comprimé, le spectacle est émouvant au possible : on la voit glisser en sifflant à la surface de l'eau.

Lorsque le torpilleur est en mer et qu'il s'agit de surprendre un cuirassé ennemi, on dissimule le bateau, en le peignant de la couleur de l'eau ; il y a à bord différentes peintures, et la surface extérieure du torpilleur peut être peinte en dix minutes, en gris, si le ciel est gris, en noir pour la nuit, en blanc pour la mer bleue. Dans ces conditions la vigie d'un navire cuirassé ne peut pas apercevoir un torpilleur avant qu'il soit rapproché de 500 mètres. A ce moment, le torpilleur n'a plus que 300 mètres à franchir à toute vapeur ; il lance sa torpille à 200 mètres, et peut ainsi, d'un seul coup, couler à fond un navire qui a coûté 20,000,000 de francs, et qui est monté par 700 hommes. Le torpilleur est monté seulement par 5 hommes. Mais le navire cuirassé a, de son côté, des torpilles défensives formidables.

Le service des torpilles en Russie. — De toutes les marines, celle qui a fait preuve de plus d'initiative en ce qui concerne l'organisation du service des torpilles est peut-être la marine russe. Il est vrai que seule, la Russie a le grand avantage d'avoir pu, pendant la guerre avec la Turquie, expérimenter ces terribles et délicats engins dans les conditions mêmes du combat et non plus, ce qui est l'u-

nique ressource des autres nations, au moyen de pâles simulacres. La torpille, plus que toute arme, vaut ce que vaut le personnel qui la manœuvre. Or, à cet égard, les engagements qui ont eu lieu sur le Danube et dans la mer Noire ont donné aux marins russes une expérience que leurs rivaux n'ont pas eu l'occasion d'acquérir. On se rappelle les efforts, les combinaisons tactiques, les ruses de guerre auxquelles eurent recours les équipages des torpilleurs russes pour exécuter leurs hardis coups de main, le sang-froid, (1) l'intrépidité et la discipline vraiment admirables qu'ils ont déployés. Aussi l'amirauté russe a-t-elle eu la sagesse de donner le commandement de *l'escadre pratique des torpilleurs* aux officiers qui s'étaient signalés par leurs actions d'éclat sur le Danube. MM. Skrydloff et Dubasoff.

Ce dernier, aide-de-camp de l'empereur de Russie, a été chargé, en 1882, d'étudier les archipels riverains de la Finlande formant les points les plus commodes pour de soudaines attaques contre l'ennemi et présentant des abris sûrs en cas de poursuite. Les torpilleurs devront pouvoir passer, non-seulement par les chenaux qui servent aux navires à fort tirant d'eau, mais encore par des endroits semés de récifs, de bas-fonds, etc.

Il faut donc posséder une description minutieuse de ces archipels, faite de manière à ce que le capitaine d'une torpilleuse, arrivant la première fois à un point donné, puisse éviter tous ces dangers.

Le capitaine Dubasoff a fait une reconnaissance minutieuse des archipels entre Hangsé et Helsingfors, ainsi que devant Kapsal, Viborg, etc., avec les capitaines des trois torpilleurs placés sous ses ordres.

Pendant la campagne de Turquie en 1877, le gouvernement russe avait décidé la création d'un *Service de mines et torpilles* composé de deux sections. La première, installée à Kronstadt, était destinée à la défense des ports et du littoral de la Baltique; la seconde, centralisée à Kertch, avait pour mission de veiller à la défense des ports et des côtes de la mer Noire.

Chaque section était commandée par un officier du génie placé sous les ordres immédiats du directeur général de l'armée. Ces officiers étaient chargés de l'inspection et de la conservation de tout le matériel sous-marin ; les directions des ports faisaient procéder aux expériences et dirigeaient

(1) V. *Année maritime* de 1877 p. 21, 27, 30, 32, 33, 35, 39

l'instruction des officiers et des soldats mineurs-torpilleurs et de tout le personnel adjoint ; ces directions avaient à cet égard les mêmes droits et les mêmes prérogatives que les commandants de corps.

Avec cette organisation, les deux compagnies des mines et torpilles étaient donc spécialement destinées en temps de paix à constituer un cadre d'officiers d'hommes susceptibles d'instruire et de commander, ceux-ci comme officiers, ceux là comme sous-officiers, les détachements à organiser dans les différents ports pour le service des défenses sous-marines. Les commandants et les autres officiers des compagnies étaient pris dans le corps du génie ; de plus, indépendamment du cadre permanent, chaque bataillon de sapeurs ou pontonniers détachait tous les ans aux compagnies de torpilleurs un officier sortant de « l'Ecole technico-galvanique ». Les soldats de ces compagnies étaient généralement pris dans l'arme du génie. L'Ecole technico-galvanique a pour but l'enseignement à la fois théorique et pratique des diverses applications à la guerre de l'électricité, de la photographie, des matières explosibles, etc. Outre les officiers-élèves proprement dits, deux officiers par brigade sont détachés pour suivre ces cours. L'Ecole technico-galvanique dépend de la direction générale du génie. Le personnel permanent comprend : 1 directeur, ayant le grade de major genéral, 5 officiers subalternes, 18 non-combattants, tels que secrétaires, ouvriers, etc., et éventuellement les officiers commissionnés. La compagnie technico-galvanique attachée à l'Ecole se compose de : 1 capitaine, 3 officiers subalternes, 243 sous-officiers, caporaux et soldats, et 29 non-combattants. Tous les deux ans, une certaine partie des hommes est versée dans les bataillons de sapeurs ou envoyée dans les parcs du génie.

L'organisation du « service des mines et torpilles » a été modifiée de la manière suivante :

Deux divisions à deux compagnies ont été formées, l'une ayant son siège à Saint-Pétersbourg, pour la mer Baltique ; l'autre à Odessa, pour la mer Noire. Les compagnies tiennent respectivement garnison à Cronstadt (compagnie n° 1), Sweaborg (compagnie n° 2), Odessa (compagnie n° 3), et Sébastopol (compagnie n° 4). Ces quatre compagnies ont été constituées avec le personnel des anciennes compagnies de Cronstadt et de Kertch, completé au moyen d'hommes pris dans tous les bataillons de sapeurs et de pontonniers, sauf dans ceux de la garde. Tous les officiers et les soldats reçoivent

une haute paye ; les soldats touchent en outre une gratification journalière de 10 kopecks [1] et une ration de vin. Le personnel que chacune des deux « directions pour le service des défenses sous-marines » comprend, est ainsi composé :

FONCTIONS	GRADES	
Directeur	Colonel	1
Sous-directeur	Lieutenant-colonel ou commandant.	1
Chefs des sections techniques	Capitaines	2
Gardes du génie	Gardes des fortifications	1
Employés		5
Ordonnances		7

En temps de paix, les compagnies sont divisées en de nombreux détachements distribués dans tous les ports possédant un dépôt de matériel. Ces détachements exécutent les travaux nécessaires dans chacune de leurs circonscriptions, et arrivent ainsi à connaître promptement et exactement le fort et le faible de la portion de littoral qu'ils peuvent être appelés à défendre en se familiarisant pour ainsi dire avec les circonstances locales. L'effectif de chaque détachement est déterminé par le directeur suivant l'importance de la station et les exigences du service. Chaque compagnie comporte, en temps de paix : 1 colonel–directeur, 5 capitaines, 2 officiers, 243 sous–officiers, caporaux et soldats, 1 médecin, 38 secrétaires, ouvriers, ordonnances, etc. En temps de guerre, l'effectif est augmenté de 3 officiers et de 3 ordonnances. Les officiers et les soldats portent le même costume que celui du génie, avec un M en plus comme signe distinctif et le numéro de la compagnie. Les hommes sont armés d'un revolver et d'un sabre de dragon, petit modèle. Tous les ans, un certain nombre d'officiers–élèves de l'Ecole technico-galvanique sont envoyés, l'été, dans les compagnies des mines et torpilles, pour suivre les exercices pratiques ; ceux-ci terminés, ces officiers rentrent dans leurs corps respectifs. Chaque direction possède en outre « un détachement d'instruction », organisé sur le modèle des détachements similaires des bataillons du génie. Les hommes reçoivent dans ces détachements l'instruction nécessaire pour passer sous-officiers. Chaque détachement comprend 20 élèves pris dans chacune des compagnies des mines et torpilles, et 2 sergents chargés de seconder les 2 officiers choisis comme professeurs par la direction. Le détachement d'instruction est divisé en deux classes. Tous les détachements répartis dans les ports

(1) Le kopeck vaut environ 0 fr. 04 c.

de l'empire sont concentrés, une fois par an, dans l'un des ports désigné par le directeur général du génie, pour exécuter des manœuvres et des exercices d'ensemble.

Les dépôts de torpilles et autres engins sous-marins varient d'importance suivant les nécessités de la défense de chaque point du littoral. Deux stations principales sont établies à Cronstadt et à Odessa ; quant aux sièges des stations locales réparties dans certains ports, ils sont désignés par les soins du directeur général du génie. Les stations locales sont uniquement affectées à la conservation du matériel nécessaire à la défense du port dont elles dépendent ; les stations centrales renferment le matériel de réserve : torpilles, appareils, etc., destiné, en cas de guerre, à parer à toutes les éventualités. Chaque station possède un outillage complet pour la confection et la réparation de ses engins et dispose en outre d'une flotille placée sous les ordres du génie et chargée de la pose et de la surveillance des mines sous-marines. En cas de guerre, il est détaché de la flotte, après l'appel des réserves, 533 matelots de tous grades pour être mis à la disposition du directeur de la division des torpilles de la mer Noire et versés par ce dernier dans les compagnies nos 3 et 4, afin d'assurer complètement la défense du littoral.

Le service des torpilles en Allemagne. — L'Allemagne s'occupe aussi d'organiser le service des torpilles, qui est l'indispensable complément du système défensif de ses côtes. Il semble qn'il y ait dans ce pays une tendance à charger les pionniers du service des torpilles, à la manœuvre desquelles ils sont exercés pendant la paix. Une compagnie de pionniers a en effet été envoyée, au mois d'août de l'année 1882, de Dantzig à Memel, pour y exécuter des exercices de mines sous-marines pendant quelques semaines.

Nous avons maintes fois fait remarquer à nos lecteurs la difficulté qu'il y a de se procurer des renseignements précis sur les expériences ou les inventions nouvelles de torpilles et la nécessité où l'on se trouve d'avoir presque uniquement recours au journalisme militaire afin de se renseigner sur les essais que les gouvernements font tous leurs efforts pour tenir secrets.

Batterie de torpilles sous-marines.— C'est ainsi que nous empruntons au *Progrès militaire* la description d'une batterie à torpilles sous-marines construite par la maison

Schwartzkopff, de Berlin, d'après les plans de l'amirauté allemande. Cet appareil se compose essentiellement d'une grande caisse rectangulaire en fer renfermant six torpilles-poisson disposées l'une à côté de l'autre, comme les pièces d'une batterie. Tout l'ensemble, flottant comme un radeau, peut être amené et coulé dans la mer en tel point que l'on désire et maintenu au moyen d'une ancre à la profondeur convenable au-dessous de l'eau. Les torpilles, toutes garnies et remplies à l'avance de l'air comprimé qui leur sert de moteur, sont en communication électrique avec la terre et peuvent être mises en activité lorsqu'il y a lieu, c'est-à-dire lorsque des bâtiments ennemis passent au-dessus de la batterie. Si les essais démontrent le caractère pratique de cette nouvelle invention, tous les ports de guerre allemands seront sans doute pourvus d'appareils de ce genre.

Essais de la torpille Lay dans le Bosphore. — Le gouvernement turc a fait procéder à des expériences avec la torpille américaine Lay, pour la défense des détroits du Bosphore et des Dardanelles. Il s'est engagé à payer à l'inventeur, dans le cas où il adopterait son système, une redevance de 19,000 livres sterling pour prix de son secret, et à titre d'indemnité pour exercer sa surveillance sur la fabrication de ces engins pendant sept mois.

La longueur totale de la torpille Lay est de 7m,90; son plus grand diamètre est de 0m,61. Le poids total ne dépasse pas une demi-tonne, quand le réservoir de gaz et le cône antérieur qui contient la matière explosive (36 kilog. de dynamite) sont pleins. Le moteur est le gaz acide carbonique comprimé; il fournit la pression nécessaire au mouvement de la machine et du gouvernail. A mesure que le gaz est dépensé pour le service de la machine, il est instantanément remplacé par une quantité d'eau correspondante qui est admise dans un réservoir *ad hoc*.

La torpille Lay se divise en trois parties : la première est le cône antérieur; la seconde, cylindrique, comporte une cloison étanche et un réservoir pour l'eau; la troisième est cylindrique au-dessus et évidée obliquement en dessous dans sa partie postérieure; elle présente successivement un compartiment pour le gaz, un autre pour la bobine sur laquelle s'enroule et se dévide le cable électrique, puis la machine motrice, enfin le gouvernail. Le câble, dont la longueur est toujours supérieure à un mille, se déroule à travers un tube qui traverse concentriquement l'arbre de l'hélice. Les choses sont

ainsi organisées de façon que le dévidement ne donne lieu à aucun effort de frottement ou de tension. De cette façon, la torpille peut circuler autour d'un navire au repos ; le câble électrique peut même s'enrouler autour de la chaîne de l'ancre, sans que la marche de la torpille puisse en souffrir.

La torpille Lay est transportable sur un navire, un chaland, un wagon, ou remorquable par un bateau ; il ne faut de plus ni tube sous-marin, ni machine d'aucune sorte pour déterminer l'explosion de la charge, comme il arrive pour d'autres engins de la même espèce, Quand on veut s'en servir on la lance du rivage dans l'eau de la même façon qu'un bateau ordinaire, ou bien on la dépose dans la mer en la soulevant d'un navire. Une fois mouillée, elle se maintient à fleur d'eau, et reste toujours dans cette position durant la course. Quand on veut manœuvrer la torpille, il faut d'abord mettre l'extrémité du câble en communication avec une pile électrique. Pour faire avancer la torpille ou l'arrêter, on actionne à droite ou à gauche la manivelle d'un appareil spécial. La manivelle d'un autre appareil détermine un déplacement latéral du gouvernail dans un sens ou dans l'autre.

Pour maintenir la torpille en direction, on se règle sur sur deux tiges verticales, disposées l'une à l'avant, l'autre à l'arrière de l'engin, et surmontées l'une d'un disque rouge et l'autre d'un disque blanc en tôle; ces disques sont peints en noir du côté antérieur. Les tiges peuvent, au moyen d'un dispositif particulier, s'abaisser ou se relever à volonté pendant la marche. Un des observateurs suit, dans une lunette, l'alignement des disques et transmet les indications nécessaires pour orienter la torpille à celui qui se tient auprès des appareils. Ce dernier tourne les manivelles de la même façon qu'un timonier tourne à bord la roue du gouvernail, suivant les ordres qu'il reçoit. La nuit, une lampe rouge et une blanche, visibles seulement de l'arrière, remplacent les disques.

En ce qui concerne la vitesse de translation, le colonel Lay cite une expérience exécutée à Cronstadt en 1881; dans laquelle une de ses torpilles n'aurait employé que sept minutes trente-cinq secondes pour parcourir une distance de 3/4 de mille anglais [1], tourner et faire au retour le même trajet de 3/4 de mille. Il en résulterait, si l'on tient compte du temps nécessaire à la torpille pour exécuter son demi-

(1) Le mille anglais est de 1,609 mètres.

tour, une vitesse de 12 milles 1/2 à l'heure. La longueur totale du câble étant de 2,700 mètres, la portée totale de la torpille, depuis le point de départ jusqu'au point d'explosion, serait d'au moins 2 kilom. 6.

Voici, d'après la *Revue Militaire de l'étranger*, le compte-rendu des opérations qui ont été effectués avec cette torpille :

La première des épreuves exécutées à Constantinople eut lieu le 9 novembre 1882, dans le Bosphore, à l'entrée de la Corne-d'Or, en présence du ministre de la marine, Hassan Pacha, et d'une commission d'officiers dont faisait partie l'amiral Hobart Pacha. L'expérience avait pour objet de démontrer que la torpille Lay pourrait passer entre deux bateaux mouillés à 3/4 de mille, et séparés l'un de l'autre par une distance de 70 à 80 mètres, pour revenir au point de départ en traversant chaque fois, dans une mer profonde de 50 à 60 brasses, un courant perpendiculaire à sa direction.

La brise était assez forte ; tout le monde pensait dans la commission que, vu la rapidité de ce courant (1) et la profondeur de l'eau, le câble électrique ferait dériver la torpille et qu'il serait impossible de la diriger : on craignait même que la vitesse de déroulement du câble ne fût si supérieure à celle de la torpille dans sa marche en avant, que celle-ci ne pût arriver au but. Il n'en fut rien ; la torpille, très régulièrement gouvernée dans son trajet par les appareils installés sur la rive, se dirigea franchement entre les bateaux-cibles, circula autour d'eux pendant une demi-minute, et revint au point de départ aprés avoir fourni une course totale de 1,55 mille en moins de 13 minutes, y compris l'arrêt avant le demi-tour. La vitesse de l'engin n'était donc que d'environ 8 milles à l'heure, mais l'inventeur a prétendu que la torpille expérimentée était construite depuis plusieurs années ; que les torpilles fournies dans ces derniers temps à la Russie étaient bien supérieures sous ce rapport et que, grâce à des perfectionnements qu'il venait d'apporter à son système, il comptait obtenir la vitesse de 15 milles.

La commission se déclara d'abord très satisfaite, et adressa sans retard un rapport au sultan, qui prescrivit une expérience de nuit.

Celle-ci eut lieu six jours après, vers sept heures du soir, au même endroit et dans les mêmes conditions que la précédente, avec cette différence que les embarcations, mouillées

---

(1) Vitesse du courant, 3 milles à l'heure.

à 3/4 de mille étaient munies de fanaux, et que les guidons de la torpille portaient des lanternes, ainsi qu'on l'a dit plus haut. Au point de vue de la marche et de la direction, la seconde expérience réussit aussi bien que la première. Toutefois il résulte du rapport d'un témoin oculaire que les lanternes, bien que devant être invisibles pour des observateurs placés sur les embarcations servant de but, ont permis de suivre toute la marche de la torpille, même lorsque les guidons ont été abaissés. Les courants, à la vérité très violents au moment de l'expérience, lui faisaient éprouver de nombreuses déviations que l'opérateur corrigeait par des changements de direction. Mais ce qu'on ne pourra jamais supprimer, paraît-il, même avec des écrans suffisamment prolongés vers l'arrière, c'est la lueur que le feu des lanternes produit sur l'eau, dans le sillage de la torpille, lueur très visible à cause du bouillonnement occasionné par l'hélice et par le dégagement du gaz moteur.

L'engin proposé par le colonel Lay, soulève d'ailleurs, au point de vue de la tactique navale, plus d'une objection sérieuse. Avant tout, on peut se demander si un grand cuirassé filant de 14 à 15 nœuds, c'est-à-dire de 14 à 15 milles marins (de 1,852 mètres) à l'heure, peut être abordé en toute circonstance par un corps flottant relativement assez long, animé pendant 3/4 de mille d'une vitesse qui jusqu'à présent ne paraît pas avoir dépassé 12 milles à l'heure. « A défaut d'un cuirassé, dit le journal *Stamboul*, il eût été facile de faire passer entre la Pointe du Sérail et Scutari un vapeur qui eût été attaqué par la torpille Lay.

« On a préféré agir plus simplement et mouiller deux embarcations sur une longueur équivalente à celle d'un navire, et l'on considère comme un grand succès d'avoir pu amener en cinq minutes la torpille entre les deux embarcations. Quant aux expériences de nuit, il suffit de faire observer qu'on avait pris la naïve précaution d'éclairer les deux points fixes. Or il est manifeste que, dans la pratique, un navire voulant forcer l'entrée du Bosphore serait dans des conditions tout autres que celles dans lesquelles on s'est placé. En réalité, le fait d'avoir conduit la torpille en cinq minutes entre deux bateaux immobiles, éloignés de 60 ou 80 mètres, ne prouve nullement qu'il en eût été de même si elle avait dû attaquer un navire qui, pendant lesdites cinq minutes, aurait parcouru plus de 2,000 mètres. En outre, il est peu probable qu'un navire pousserait de nuit la complaisance jusqu'à conserver ses feux allumés pour indiquer sa position. »

La torpille Lay a été rejetée, comme on l'a dit plus haut, par l'amirauté anglaise en 1874. La première des raisons mises en avant par le comité est ainsi conçue : « L'action de la torpille Lay est nulle sur un navire protégé par un filet. Et, en effet, un cuirassé protégé par les systèmes de filets métalliques en usage n'a rien à craindre de la torpille en question, pas plus que des autres torpilles locomobiles Whitehead, Ericsson, etc. Une série étendue d'expériences a démontré suffisamment qu'un navire peut, s'il est muni de ce réseau protecteur, braver impunément toutes les torpilles en usage. Ainsi une torpille Whitehead, chargée avec 111 livres 1/2 de fulmi-coton sec, a été lancée contre le *Vesuvius*, placé à 130 yards de l'*Oberon*, au contact avec le filet, sous 10 pieds de profondeur ; elle a fait explosion sans aucune avarie pour le navire et sans grand dommage pour le filet (1). »

A cela, M. Lay a répondu qu'il fait percer le filet par une première torpille ; celle-ci est suivie par une seconde qui, trouvant le passage libre, atteindra le navire.

Mais, comme le faisait observer avec juste raison le *Stamboul*, l'inventeur ne dit pas comment, lorsque le navire sera en marche, on s'y prendra d'abord pour connaître la position précise du trou pratiqué par la première torpille, puis pour faire passer la seconde torpille à travers un trou qu'on ne peut pas voir. Lors même que les navires qu'on doit attaquer seraient toujours à l'ancre ou immobiles, ce qui n'arrivera presque jamais d'ailleurs, M. Lay ne doit pas ignorer que les filets sont suspendus à 12 mètres de la coque. Supposons qu'il ait réussi à diriger la première torpille exactement par le travers de la cheminée du navire au repos, et que l'ouverture ait été pratiquée ; quand même on réussirait à diriger la seconde torpille exactement sur les traces de la première, il ne s'ensuit pas forcément que cette seconde torpille rencontrera l'ouverture faite par sa devancière, car la moindre oscillation de la mer, la moindre rotation du navire autour d'un axe vertical, aura pour effet de déplacer cette ouverture.

Au surplus, un cuirassé qui voudra forcer un passage ne tentera l'opération qu'en donnant presque toute sa vitesse, c'est-à-dire 13 ou 14 nœuds ; or, la torpille Lay est loin de développer une pareille vitesse. Rencontrer ce navire devient alors, pour l'opérateur qui lance les torpilles, un problème

(1) *Report of the Admiralty Torpedo Committee*, du 24 juin 1874.

d'autant plus complexe que le navire peut, à la volonté de son commandant, augmenter ou réduire sa vitesse, et déjouer ainsi les combinaisons de l'opérateur.

« Il est vrai que M. Lay passe outre, affirmant qu'un navire protégé par des filets ne pourrait, à cause de la résistance opposée par ceux-ci, remonter un courant avec une vitesse suffisante. C'est là une grande erreur, et M. Lay devrait savoir que, grâce à des dispositifs spéciaux adoptés depuis quelque temps par la marine anglaise, la perte due à la présence des filets à été réduite à 8 0/0 de la vitesse. Si, d'ailleurs, M. Lay compte sur l'effet du courant pour diminuer la vitesse des navires, il fera bien de se rappeler qu'un détroit a ordinairement deux entrées, et que si, dans le Bosphore, le courant est un obstacle pour une flotte arrivant par la mer de Marmara, par contre, il favorise la marche des vaisseaux venant de la mer Noire. »

Sans insister sur le risque encouru par le câble électrique de la torpille, d'être dragué et coupé par des canots ennemis envoyés en reconnaissance, il suffit de rappeler que cet engin nage à fleur d'eau et non sous l'eau ; que dans ces conditions les mitrailleuses Hotchkiss ou Nordenfeldt intallées à bord des navires constituent le danger le plus sérieux pour la torpille, et un danger si sérieux que rien ne paraît pouvoir le conjurer.

Au reste, le comité anglais considère la torpille Lay comme absolument impropre au service ; le câble *attaché* suffit, dit le rapport, pour la condamner. De plus, la difficulté d'apprécier, à chaque instant, d'une façon exacte, la distance de la torpille à l'ennemi contre lequel elle est dirigée est très grande, dès que la portée dépasse 1/2 mille, même en plein jour. La nuit cette difficulté est insurmontable. Il est d'ailleurs hors de doute que la torpille peut aisément être arrêtée par des obstacles, ou bien vue et détruite avant d'arriver à destination. Tout ce que la torpille Lay, qui coûte si cher, peut accomplir, au dire de ses inventeurs, pourrait l'être aussi bien par le canot qui est installé, à cet effet, sur les vaisseaux de guerre, et pour un prix comparativement minime.

La commission ottomane a partagé les idées de la commission anglaise, car, d'après le *Stamboul* du 6 décembre 1882, le gouvernement turc a rejeté définitivement la torpille Lay, sur l'avis unanime de la commission.

Le *Times* a exprimé un jugement moins sévère sur la torpille Lay, qu'il a reconnue manifestement supérieure à celle

de Whitehead pour la défense des côtes où règnent des courants variables. « Elle fonctionne parfaitement bien, disait ce journal, dans les eaux les plus agitées; son mécanisme est simple et robuste (un commandant anglais et un officier turc, étrangers jusque-là à son maniement, ont pu la manœuvrer pendant les essais). Le câble qu'elle traîne avec elle ne paraît pas la gêner ; on peut la lancer contre un but dont la distance est indéterminée, à la seule condition que celle-ci n'excède pas 2,500 mètres.

» Quant aux filets préservateurs, il ne semble pas que jusqu'ici on ait trouvé une solution satisfaisante. Ces filets doivent être à la fois solides, légers et maniables; or, ceux que l'amirauté a donnés à plusieurs cuirassés,sont des appareils si lourds et si encombrants, qu'aucun officier ne voudrait s'en servir dans une affaire sérieuse, où les qualités de vitesse et d'évolution seraient indispensables. Si le navire est médiocre marcheur, il pourrait à peine se mouvoir contre un fort courant; s'il est grand marcheur, il ne pourrait conserver une vitesse un peu considérable sans que le filet se collât à ses flancs. Comment franchir ainsi des passages tels que les Dardanelles et le Bosphore, où la vitesse est la première condition du succès? L'utilité des filets est incontestable pour un navire à l'ancre, mais mieux vaut alors les placer à une distance suffisante pour que le navire puisse appareiller sans encombre. Hassan-Pacha, pendant la dernière guerre, en avait fait faire en cordage ; moins solides que nos filets en fil de fer, ils leur étaient supérieurs au point de vue de l'élasticité. M. Whitehead se fait fort de traverser avec ses torpilles n'importe quels filets; on ne saurait dire si les torpilles Lay en seraient capables, mais il semble qu'on aurait toujours la ressource d'en lancer successivement deux; la première ayant pour objet de frayer le chemin à la seconde.

A la suite de cette note, due à son correspondant naval, le *Times* en a inséré une autre, signée Hobart, et dont l'auteur déclarait qu'il a été autrefois l'adversaire du système Lay, mais que les modifications profondes faites depuis par l'inventeur, et surtout la substitution d'un câble très fin et très souple au câble gros et raide des premières torpilles, ont changé complètement son opinion. En portant, comme il s'est engagé à le faire, la vitesse à 12 nœuds 5 et en accroissant l'immersion de l'hélice, l'inventeur américain aura créé, selon M. Hobart, une arme sous-marine vraiment redoutable et fort supérieure à la torpille Whitehead pour les cir-

constances autres que le combat en pleine mer. Le gouvernement russe, qui possède un grand nombre de Whitehead, a fait d'importantes commandes à M. Lay, pour assurer la défense du canal de Cronstadt à Saint-Pétersbourg.

Manœuvres de torpilleurs à Pola. — A Pola, a eu lieu, en présence de l'Empereur d'Autriche, une intéressante manœuvre de torpilles. Le torpilleur *Zara*, avec trois autres bateaux de même espèce, a exécuté un simulacre d'attaque contre un grand bâtiment. Le résultat de la lutte a été que ce vaisseau, malgré qu'il fût muni de mitrailleuses Palmkranz et d'autres pièces admirablement servies, aurait succombé en réalité dans l'attaque des bateaux-torpilles.

Chacun de ceux-ci portait à l'avant deux tubes lanceurs chargés d'une torpille-poisson. Après l'attaque simulée, ces bateaux dirigèrent une attaque réelle contre la vieille goëlette l'*Aréthuse*, en employant des torpilles chargées en guerre. Le bateau-torpilleur n° 5 se lança contre elle avec une vitesse de 23 milles à l'heure et, arrivé à 400 mètres de distance, lança une torpille. Quelques secondes après, tout l'avant de la vieille goëlette était emporté au milieu d'une détonation formidable, tandis qu'une pluie d'eau et de débris lancés à une grande hauteur retombait sur le pont du bâtiment qui coula immédiatement. C'était un coup superbe et le premier essai de lancement pendant la marche d'une torpille réellement chargée. L'Empereur s'est montré pleinement satisfait du résultat.

Accidents de torpilleurs. — L'accident survenu au *Tsaplia*, à Biorke-Sund, sur la côte de Finlande, montre les dangers auxquels exposent les manœuvres des torpilleurs. Pendant les exercices de l'escadrille de torpilleurs, commandée par le capitaine de corvette Skydloff, le torpilleur *Tsaplia* a été coulé par le choc de la canonnière *Opyt* qu'il avait reçu l'ordre d'attaquer par le flanc. D'après le *Messager de Cronstadt*, le capitaine du *Tsaplia* voulant accélérer sa marche aurait fait forcer la vapeur, mais il n'obtint qu'un résultat tout opposé par suite de l'effet de l'eau qui s'engouffra dans les cylindres. Le mouvement du torpilleur se ralentit si brusquement que la canonnière autour de laquelle il évoluait ne put s'arrêter à temps, l'aborda par le travers et le coula net. Grâce au peu de profondeur de l'eau et à la faible distance du rivage, l'équipage put être sauvé et le torpilleur lui-même renfloué quelques jours après par le *Vladimir*.

Un autre accideut causé par les torpilles est survenu, quelques jours après, à bord de la poposka *Novgorod*, stationnée dans le port de Sébastopol. Deux torpilles firent subitement explosion le 29 septembre, à bord de la *Novgorod*; l'enquête ordonnée immédiatement n'a pas encore déterminé les vraies causes de cet accident, qui a tué ou blessé une vingtaine de personnes, dont trois officiers, et fort endommagé la popoffska, dont le pont et tout l'avant ont sauté. Heureusement encore qu'elle se trouvait en hivernage et que la veille même on en avait enlevé l'armement et 16,000 kilog. de poudre.

Protection contre les torpilles. — Les lords de l'Amirauté anglaise ont assisté, à bord du *Sultan*, à des essais faits avec des filets destinés à protéger les navires contre les torpilles. Ces filets ont été disposés aux extrémités et sur les côtés de galiotes de 30 pieds de long, suivant les plans du capitaine Noël ; ils sont faits en mailles d'acier à l'épreuve des torpilles. Jusqu'à présent, des difficultés mécaniques avaient entravé le maniement des filets ; le capitaine Noël a cherché à vaincre ces difficultés. Si le résultat des expériences est favorable, on se propose de pourvoir de ces sortes de filets tous les navires de guerre de la marine anglaise.

— L'escadre cuirassée allemande s'est livrée à d'intéressantes expériences de protectien contre les attaques des torpilles au moyen de la lumière électrique. Les sources de lumière étaient disposées sur les navires qui, dans une position donnée, se trouvaient aux ailes de l'escadre ; les faisceaux lumineux qu'elles émettaient pouvaient faire un tour d'horizon et être dirigés sur un point quelconque, à la volonté du commandement. Néanmoins, aux dernières manœuvres de nuit devant Kiel, deux bateaux-torpilleurs ont réussi à se glisser, sans être aperçus, assez près des cuirassés pour se trouver en mesure d'agir efficacement contre eux.

Adoption de la torpille Schwartzkopff par la Chine. — D'après la *Gazette de Dantzig*, du 13 octobre 1882, des officiers de la marine impériale chinoise ont assisté, à Kiel, à des manœuvres exécutées avec des torpilles. Le gouvernement chinois a fait une importante commande de torpilles à la maison Schwartzkopff; ces engins devaient être chargés avec du coton-poudre à l'usine de Kruppamühl, dans la

haute Silésie, et de là, transportés par eau à leur destination. Les officiers chinois ont fait des études complètes sur l'emploi des torpilles; l'administration de la marine allemande s'est mise entièrement à leur disposition pour leur faciliter ces études.

IV. — DÉFENSE DES COTES.

Organisation du personnel des batteries de côtes. — Nous avons publié l'année dernière un très intéresant travail de M. le capitaine d'artillerie Roccard, dans lequel cet officier étudiait le problème de la défense des côtes au point de vue de la construction et de l'organisation matérielle des ouvrages de défense. Comme complément de cette étude, nous croyons utile de reproduire, d'après le *Bulletin de la Réunion des Officiers*, le travail suivant qui traite de l'organisation à donner au personnel des batteries de côtes. L'auteur pense que l'officier de marine est plus apte à ce service que l'officier d'artillerie et il donne les raisons de sa préférence.

La première chose à faire pour organiser la défense d'une côte, comme de tout point stratégique, est de se rendre compte de la manière dont cette côte ou ce point peut être attaqué. L'attaque d'une côte peut avoir deux buts : elle peut avoir pour objectif la prise ou la destruction d'une localité telle qu'un arsenal maritime ou un grand port de commerce. L'attaque peut aussi consister en un débarquement de corps de troupes destiné à envahir le territoire. Nous allons examiner les moyens d'organiser une résistance à ces deux modes d'attaque. La place que l'on veut défendre par mer,

peut aussi être attaquéé par terre, elle devra donc être défendue de ce côté par une ceinture de forts comme les autres places. Les canons actuels ayant des tables de tir réglées jusqu'à plus de 11 kilomètres, la ceinture de forts devra être assez éloignée de la place pour empêcher l'ennemi d'établir ses batteries à cette distance. Les deux forts extrêmes de cette ceinture devront être à la fois forts de terre et forts de mer, et serviront de bases à la défense par mer.

Lorsque le port à défendre se trouvera dans une rade ouverte, il sera difficile d'empêcher une flotte ennemie de se rapprocher. Il faudra garnir la côte, entre les deux forts extrêmes de la défense par terre, du plus grand nombre de canons de gros calibre (27 cent. modèle 1870-75 au grand minimum), pour pouvoir répondre aux canons de *tous les bâtiments ennemis.* De plus, un certain nombre de bateaux-torpilleurs devront être spécialement affectés à la défense du port.

Lorsque le port à défendre se trouvera dans une rade fermée, ou sur une rivière, il faudra empêcher l'ennemi d'entrer en rade ou dans la rivière, et pour cela multiplier les moyens de défense dans le goulet, et sur la rivière, en aval de la place. Comme pour la défense par terre, il faudra l'empêcher de s'établir à une distance de 10 à 11 kilomètres; cette précaution est d'autant plus nécessaire qu'un port est un but assez étendu pour que la justesse du tir n'ait pas besoin d'être parfaite pour qu'un bombardement fasse de grands dégâts. La première ligne de défense devra donc être au minimum à cette distance, et, si on ne dispose pas de fonds suffisants pour exécuter tous les travaux, c'est cette ligne qui devra être établie en premier lieu.

Dans le cas où la partie extérieure du goulet serait à une distance de la place inférieure à 10 ou 11 kilomètres, c'est à cette partie extérieure que devrait être établie la première ligne de défense ; de plus, il faudrait empêcher l'ennemi de s'établir en dehors du goulet et assez près pour pouvoir bombarder la ville; dans ce but on établirait des batteries comme nous l'avons indiqué pour les villes situées dans les baies ouvertes ; et dans tous les cas, des bateaux torpilleurs doivent explorer les approches de la place et courir sur les bâtiments ennemis qu'ils aperçoivent. La configuration de la côte peut être telle que les batteries placées en dehors du goulet, soient situées en dehors de la ceinture de forts ; dans ce cas, elles devront être aussi fortifiées du côté de terre. Pareille précaution devra être prise lorsqu'on portera les défenses

d'un goulet ou d'une rivière à une distance supérieure à 10 ou 11 kilomètres.

Pour barrer le goulet, la défense dispose de deux sortes d'engins, l'artillerie et les torpilles. Les lignes de torpilles fixes devront être multipliées autant que le permettra la longueur du passage à défendre et les ressources dont on pourra disposer ; la première ligne à établir devra être celle qui doit se trouver à la distance de 10 à 11 kilomètres de la place, et la plus en dehors possible, quand cette distance pourra être obtenue. Les autres lignes seront réparties sur la longueur de la passe, en choisissant de préférence les plus petites largeurs, les fonds les plus avantageux et les dispositions permettant de placer les postes d'observations dans des endroits défilés du côté du large, soit dans les plis de terrain, soit dans des tranchées creusées à cet effet. Cette condition est assez difficile à obtenir pour les postes intérieurs qui doivent surveiller le large, mais est très facile à réaliser pour les postes extérieurs.

Lorsqu'il aura été décidé qu'une passe doit être défendue par un certain nombre de lignes de torpilles et que ces lignes seront établies, il sera bon de désigner les points où on en établirait d'autres, dans le cas où on disposerait de ressources plus grandes. Cette précaution permettra d'utiliser immédiatement ces ressources sans être obligé de faire des études préalables, dans le cas où on n'en disposerait qu'au moment où une attaque serait imminente.

Outre les lignes de torpilles dormantes, la défense devra disposer de torpilles de toute espèce que l'on emploiera selon les besoins du moment ; de plus, des bateaux torpilleurs croisant au large devront protéger l'entrée du goulet ; le service de ces bateaux étant très fatigant, il faudrait les réunir par groupes de quatre ou cinq, dont un serait de garde et les autres au mouillage.

L'artillerie doit être employée de plusieurs manières : 1° Les lignes de torpilles ont besoin d'être protégées contre les dragueurs ; des batteries de petit calibre doivent donc être établies à cet effet ; 2° des pièces du calibre le plus gros possible doivent être disposées en batteries barbettes sur les caps formés par la côte du goulet, pour pouvoir enfiler la passe dans le sens de sa longueur ; 3° la nécessité imposée à l'assaillant de parcourir une passe d'un bout à l'autre permet d'établir des batteries tirant par le travers du passage et n'en battant qu'une faible tranche. Actuellement, les bâtiments passeront assez vite pour que chaque pièce de

ces batteries ne puisse tirer qu'un coup sur chaque navire. On peut donc supprimer le pointage en direction, ce qui permet d'employer des canons plus lourds. Le chef de pièce pourra parfaitement saisir le moment où le navire va passer dans le champ de tir ainsi que le point où il va le traverser; des points de repère placés sur l'affût pourront lui faciliter le pointage en hauteur. Ces batteries pourront être facilement protégées du côté du large par des plis de terrain ou par des traverses. Il y aura peu de chances que ces batteries soient atteintes par des coups tirés au moment où le navire passe dans son champ de tir.

Tous les points de la côte que la défense par mer a occupés tels que les postes d'observation de torpilles, les batteries, etc., doivent être protégés du côté de terre pour éviter une surprise; mais ces ouvrages n'ont pas besoin d'être si importants que dans les batteries extérieures à la ceinture de forts, qui doivent pouvoir résister à un siège. Les batteries de toute espèce doivent être assez éloignées des postes des lignes de torpilles pour que la fumée n'en gêne pas la vision.

Il est impossible de défendre contre un débarquement tous les points abordables d'une côte aussi étendue que celle de la France; on doit se borner à défendre les plus importants, par exemple ceux qui se trouvent à proximité des ports fortifiés. Ces derniers peuvent être considérés comme des camps retranchés servant de point d'appui à des corps d'armée pouvant opérer sur toute la côte.

Lorsqu'on aura décidé la construction d'ouvrages défensifs destinés à empêcher un débarquement sur une plage, il faudra bien se garder de tomber dans l'erreur grave de ne considérer que les troupes de débarquement et les navires qui les amènent. Une puissance qui entreprend une telle opération doit être maîtresse de la mer ; elle appuiera son mouvement avec une escadre cuirassée ; les ouvrages que l'on veut construire doivent donc être capables de résister à cette escadre et être garnis de canons de gros calibre. Les canons de petit calibre ne doivent être employés seuls qu'à la condition qu'ils soient à l'abri des projectiles des cuirassés ennemis; par exemple, sur une côte assez peu inclinée pour empêcher les cuirassés d'approcher à moins de 6 kilomètres; des batteries battant la plage pourront être construites à une distance égale ou supérieure. à l'intérieur des terres. Il en sera de même des batteries abritées par un pli de terrain du côté accessible aux cuirassés et pouvant battre une plage

ainsi que des parties de mer où le fond est trop faible pour les navires cuirassés.

Enfin une plage peut être avantageusement défendue par des batteries mobiles de campagne ou de siège, pouvant se retirer hors de portée des cuirassés lorsque le tir de ces derniers rendra leur position critique.

Personnel. — Le personnel appelé à combattre un ennemi aura d'autant plus de chances de succès qu'il connaîtra mieux cet ennemi. L'armement des batteries de côte et les manœuvres des torpilles doivent donc être réservés à des marins. Eux seuls ont vécu à bord et ont été à même d'apprécier les mouvements possibles d'un navire, ainsi que l'effet des engins dont il dispose, et l'effet probable sur lui-même des engins de l'ennemi. Un officier qui organise une défense utilisera mieux les moyens dont il dispose s'il peut se figurer être lui-même l'assaillant, Sachant ce qu'il ferait s'il avait à forcer une passe, il voit mieux que tout autre les points où des ouvrages de défense gêneraient l'attaque ; un officier de marine sera donc plus apte à ce rôle qu'un officier d'artillerie. Le chef de pièce lui-même devra utiliser son coup de canon d'uue manière d'autant plus efficace qu'il connaîtra mieux l'ennemi qu'il combat.

S'il a vécu à bord, c'est-à-dire s'il est marin, il rendra donc plus de services que s'il appartient à l'artillerie de terre ou de marine. Le service des torpilles et l'armement des batteries de côte doivent donc être confiés exclusivement à la marine.

En temps de guerre, presque tout le personnel de la marine sera employé à armer les bâtiments de guerre, mais il serait facile de trouver un personnel affecté spécialement à la défense des côtes, sans diminuer considérablement l'effectif dont la marine dispose pour former des équipages à la mer. Les marins venant du recrutement et les engagés volontaires sont congédiés avec leur classe ; ils font leurs vingt-huit jours comme elle, mais au moment de passer dans l'armée territoriale, ils ne font plus partie de la marine et restent affectés au corps d'armée de leur région. Pourquoi ne pas laisser à la marine jusqu'au moment de leur libération définitive les hommes qu'elle a formés, et organiser avec eux une armée territoriale de la marine chargée de la défense des côtes.

En appliquant aux inscrits maritimes la même loi qu'aux habitants de l'intérieur, à l'âge où ces derniers font partie de l'armée active ou de sa réserve, ils seraient appelés, lors

de la mobilisation, à faire partie des équipages à la mer, sur des bâtiments ne s'éloignant pas des côtes de France. A l'âge où les hommes de l'intérieur font partie de l'armée territoriale, les inscrits feraient partie de la défense des côtes. Il serait possible d'employer chaque marin inscrit sur une côte qu'il habite, et de pouvoir ainsi utiliser ses connaissances locales, et cela d'autant mieux que son poste sera désigné d'avance.

Le personnel de la défense des côtes sera appelé à servir quelques jours par an comme les classes de l'armée territoriale ; mais pour que ce service soit bien organisé, il faut qu'en temps de paix un personnel spécial lui soit constamment affecté, surtout en ce qui concerne les défenses sous-marines. Il serait facile de créer un corps spécial de marins vétérans qui, lors d'une mobilisation servirait de noyau à l'armée territoriale de la marine.

Le recrutement des marins vétérans se trouverait tout naturellement : un grand nombre de marins demandent à se faire réadmettre au service au moment où ils sont congédiés, et souvent on est obligé d'en refuser. On pourrait décider que les marins de tout grade, canonniers, torpilleurs, gabiers, timoniers et mécaniciens réadmis, qui, d'après leur âge feraient partie de l'armée territoriale, et qui, de plus, auraient une bonne conduite, seraient nommés marins vétérans sur leur demande, à mesure qu'il se produirait des vacances dans leur spécialité. L'avancement serait réglé de manière à permettre aux marins gradés d'entrer dans les marins vétérans avec leur grade tout en donnant aux marins vétérans des chances d'être nommés au grade supérieur.

La création de ce corps de marins vétérans serait à peu près l'adoption d'un projet analogue à celui de M. le sénateur Vandier sur la défense des côtes. Les marins vétérans seraient commandés par des officiers recrutés parmi les lieutenants de vaisseau et formant un corps spécial ; ces officiers avanceraient entre eux ; ils pourraient même arriver officiers généraux, car le service de l'artillerie de côte et celui des défenses sous-marines dans un port de guerre sont assez importants pour que ces deux services soient centralisés dans la main d'un officier général.

Outre ces officiers, la défense des côtes pourrait encore disposer des officiers de réserve ; les officiers démissionnaires, devant subir les mêmes règles que les autres citoyens, seraient nommés officiers de réserve jusqu'à la complète libération de la classe à laquelle ils appartiennent.

La flottille de bateaux-torpilleurs affectés à la défense d'un port, ayant une action tout à fait locale, devrait être armée par le personnel de la défense des côtes ; pour ne pas augmenter outre mesure les cadres d'officiers de ce service, le capitaine pourrait appartenir au cadre actif des officiers de marine.

La défense du côté de terre d'un port est la même que celle d'une place de l'intérieur ; elle doit donc être confiée aux troupes de l'armée de terre. Ces troupes doivent cependant être en temps de guerre sous les ordres du préfet maritime commandant en chef, il vaudrait peut-être mieux qu'elles y soient même en temps de paix, ce qui arriverait si on affectait à ce service les troupes de la marine, qu'on réorganiserait à cet effet, tout en leur permettant de fournir des garnisons dans les colonies.

I. — ANGLETERRE

Défense de Douvres. — Nous avons vu précédemment que l'embouchure du Weser [1] et l'entrée du port d'Anvers sont défendues par des batteries cuirassées fixes et des coupoles tournantes. Ces dernières n'avaient jusqu'ici été employées, en Angleterre, que pour la défense de Douvres. D'après le bulletin de la Société de constructions navales d'Angleterre, la coupole cuirassée tournante qui protège le fort de Douvres est une construction gigantesque. Elle est située à la pointe du quai-jetée de l'amirauté qui a été considérablement renforcé par des blocs de granit et de ciment afin d'augmenter la résistance de l'œuvre. La tourelle, bien que s'élevant au-dessus du niveau du quai, est complètement encaissée, au-dessous des embrasures, dans une épaisse muraille de granit, qui s'étend tout autour, l'entrée étant ouverte dans le mur même. Les magasins souterrains pour les munitions et la salle de la machine sont au-dessous d'une épaisse maçonnerie ; un couloir étroit laissant à peine passer un homme, conduit à cette dernière pièce, relativement spacieuse, d'une profondeur de 20 pieds, mais de

(1) V. *Année maritime* de 1881, p. 179.

formes assez irrégulières. Elle est éclairée au gaz et munie de ventilateurs à rotation du système Hodson. Les fondations sont poussées jusqu'à 15 mètres de profondeur au-dessous du niveau des plus basses eaux, et les pièces sont placées à 10 mètres au-dessus du niveau atteint par la marée haute, de sorte que la hauteur totale de l'édifice est de près de 30 mètres. La coupole repose, par l'intermédiaire d'un châssis en fer pesant 240 tonnes, sur une couronne mobile pourvue de gros galets en acier ; ces galets roulent sur des rails également en acier qui les dirigent dans leur mouvement et sont eux-mêmes fixés sur la base d'un cylindre massif en pierre. La cuirasse consiste en trois plaques de 7 pouces entre lesquelles sont interposées des plaques de 2 pouces ; elle pèse 460 tonnes. Quant au poids total de la masse à mouvoir (coupole, pièce, plate-forme, etc.), il s'élève à 895 tonnes, de sorte que chacun des 32 galets de la couronne doit supporter une charge de 28 tonnes. Le diamètre intérieur de la coupole est de 9^m60 et son diamètre extérieur de 11^m10 ; sa hauteur est de 2^m50 à l'intérieur et de 2^m70 à l'extérieur. L'axe de tout le système tourne dans un cylindre massif en métal fondu renforcé par des frettes en acier Bessemer. Un canon de 80 tonnes, provenant de Woolwich, armera cette coupole ; la pièce sera disposée de manière à pouvoir tirer sous des angles compris entre 7 degrés au-dessus de l'horizon et 2 degrés au-dessous. Un glacis revêtu de plaques dont l'épaisseur varie de 3 à 5 pouces doit entourer la coupole : on pourra servir et charger la pièce en se tenant au-dessous de la crête de ce glacis.

Il était question de créer en Angleterre, entre Manchester et la Mersey, un canal maritime. La profondeur d'eau minimum de ce canal à basse mer sera de 7^m30 ; sa largeur au niveau de l'eau serait de 60 mètres, et elle irait en diminuant jusqu'au plafond, où elle ne mesurerait plus que 30 mètres ; mais de façon à ce que, au milieu du chenal, il y ait presque toujours une profondeur de 8 mètres. De cette manière, un navire tirant 5^m50 d'eau, trouverait constamment un chenal navigable d'au moins 40 mètres de large. Les écluses du canal de Manchester pourraient facilement livrer passage à des navires de 150 mètres de long sur 15 mètres de large. Les docks qui vont être creusés à Manchester seront calculés de manière à permettre à des bâtiments de cette dimension d'y évoluer avec facilité.

Le tunnel de la Manche. — L'idée de creuser sous la

Manche un tunnel qui relierait la France à l'Angleterre par un chemin de fer sous-marin [1], n'est pas nouvelle. Napoléon, au lendemain du traité d'Amiens, l'ingénieur Thomé de Gamond, en 1838, avaient songé à la création de cette voie de communication. Le projet actuel est dû à l'éminent économiste Michel Chevalier qui, le 3 août 1875, obtint du gouvernement français, conjointement avec MM. Raoul Duval et Lavalley, une concession pour la formation d'une Société d'exécution, l'établissement d'un railway sous la Manche ayant été déclaré d'utilité publique. Le gouvernement anglais accorda, de son côté, une concession analogue à la *Channel Tunnel Company*, sous la seule réserve que la Compagnie se soumettrait aux exigences possibles que le gouvernement formulerait en raison d'arrangements ultérieurs à prendre avec la France. Après bien des délais, les travaux préparatoires furent poussés activement sous l'énergique impulsion de sir Edward Watkin, et la nouvelle Compagnie obtint successivement le droit d'acquérir les terrains nécessaires à Hougham, puis près de Shakespeare's-Cliff, à proximité de Douvres. En 1881, le gouvernement anglais crut devoir nommer une commission où les trois départements de la marine, du commerce et de la guerre furent représentés chacun par un membre et qui fut chargée d'examiner à nouveau la question du tunnel. Dans leurs dépositions, les généraux sir G. Wolseley et sir J. Adye exprimèrent des avis différents. Le premier repoussait formellement le tunnel, le second concluait, au contraire, que le tunnel n'offrait aucun danger sérieux.

Ce sont ces divergences d'opinion qui ont engendré l'agitation, l'animation inattendues dont la question du tunnel a été l'objet dans le public anglais. La commission ayant déclaré qu'une enquête plus approfondie était nécessaire, une nouvelle commission [2] fut nommée, le 22 février 1882, composée d'officiers et d'ingénieurs ayant mandat d'émettre une opinion scientifique « sur la possibilité pratique de fermer effectivement un tunnel sous-marin, s'il était percé..., et s'il était certain qu'en cas de guerre, le tunnel et ses approches pourraient être mis absolument hors d'état de servir à

(1) Grâce à ce tunnel, la durée du voyage de Paris à Londres serait réduite de moitié.

(2) Président : le major général sir Alison ; membres : Gregory, ingénieur civil ; major général Gallwey, inspecteur général des fortifications ; colonel sir John Stokes, du génie militaire ; colonel sir Andrew Clarke, commandant l'école du génie militaire ; Graves, ingénieur en chef du général Post-office.

un ennemi et de quelle manière. » Avant de préciser les mesures propres à rendre le tunnel impraticable à l'ennemi, la commission a envisagé deux éventualités principales : 1o le cas d'une attaque par l'intérieur du tunnel ; 2o le cas d'une attaque par le dehors. La première se produirait par un coup de main. Ainsi, un corps de troupes pourrait se glisser dans le tunnel et s'emparer, à l'improviste, de l'issue du souterrain en Angleterre. La seconde se présenterait sous la forme d'une attaque exécutée par une armée débarquant sur un point quelconque du littoral, ou à la suite d'un coup de force, tenté par un simple détachement qui aurait pris terre dans le voisinage. Les mêmes mesures seraient applicables dans chaque cas.

On s'assurerait contre une surprise par l'intérieur du tunnel au moyen : 1o de fortifications; 2o de moyens de fermeture ou d'obstruction temporaire ; 3o de mines explosibles; 4o de dispositifs de submersion temporaire ou permanente.

Contre la seconde éventualité, il y a d'abord les fortifications, puis des dispositifs à installer pour anéantir le tunnel par explosion ou par submersion, au cas où les ouvrages seraient sur le point de succomber, ou bien encore si le tunnel était occupé par un ennemi qu'il serait impossible de déloger autrement.

Ces conclusions admises, la commission a formulé les principes qui doivent servir de base à la défense des tunnels en général, puis elle a examiné les moyens pratiques qu'on peut recommander en vue de leur obstruction ou de leur démolition instantanée.

Les débats de la commission furent très longs. On comprendra que nous ne puissions les reproduire ni même les analyser. Il nous suffira de donner quelques extraits des plus importantes dépositions, celles des généraux Garnet Wolseley et Adye. — Ce dernier est partisan du projet. Pour lui, le tunnel ne pouvant être d'aucune utilité à l'envahisseur, tant qu'il n'en possède pas l'issue anglaise, l'Angleterre ne saurait être, en principe, plus en danger quand le tunnel aura été fait qu'avant l'existence de cet ouvrage. L'organisation de la défense du souterrain à son issue serait des plus faciles ; il en est de même de la destruction générale de l'ouvrage.

Envisagé au point de vue technique, disait le général Adye, il peut arriver que le tunnel soit chose inexécutable. Peut-être ne sera-t-il jamais achevé ; peut-être, s'il l'est, ne couvrira-t-il pas ses frais par l'exploitation ; peut-être enfin

ne donnera-t-il aucun des résultats qu'on en espère. Mais, en fait de danger militaire, pourvu que nous prenions les précautions les plus simples, je n'en prévois d'aucune sorte. L'usage de la vapeur comme moyen propulseur des navires, et aujourd'hui la création des grands ports de la côte française sur la Manche, voilà ce qui a dû ou ce qui doit encore, à bon droit, nous préoccuper, au point de vue de notre sécurité nationale, bien autrement que tous les tunnels, si multipliés qu'ils soient.

Je ferai observer que le tunnel des Alpes a été exécuté sous l'impulsion des mêmes mobiles que ceux qui militent aujourd'hui en faveur du tunnel de la Manche : expansion des rapports sociaux et des relations commerciales. Or, un tunnel sous une montagne frontière paraît, en somme, devoir provoquer plus de défiances qu'un tunnel sous-marin. Pourtant aucune des deux nations intéressées n'a fait d'opposition, sachant bien qu'elle trouverait toujours le moyen d'empêcher sa voisine de confisquer le passage à son profit si la guerre éclatait.

D'autre part, toutes les puissances continentales de l'Europe sont réunies par un immense réseau de chemins de fer, de routes et de voies navigables; il y a là, pour chacune d'elles, au point de vue des chances d'invasion, un danger bien plus tangible que dans l'existence d'un long boyau partant d'un pays (et non d'un autre) pour se terminer en un un point connu de notre sol national. Pourtant, aucune puissance n'a jamais songé à interdire ni à barricader ces communications pendant la paix, sentant bien, et avec raison, que le correctif serait pire que l'inconvénient. »

Le général Wolseley s'est montré très hostile au tunnel.

« L'exécution d'un tunnel sous la Manche, disait-il, doit être considérée comme le moyen le plus sûr d'annihiler tous les avantages qui résultent pour la Grande-Bretagne de sa position insulaire. C'est vouloir la mettre dans la situation peu enviable d'un peuple qui aurait comme voisins immédiats plusieurs puissances militaires; telle est la condition d'un grand nombre de nations en Europe, et elle est d'autant plus fâcheuse que rien ne fait prévoir l'époque où elle pourra cesser, puisque chacun, avant de désarmer, en supposant qu'il y songe, attendra que ses voisins commencent. L'Angleterre se verrait dès lors dans la nécessité d'introduire dans ses institutions le service obligatoire.

» Réfléchissons un moment, et demandons-nous comment, seule parmi les grandes puissances, y compris celles qui

ont la prétention de le devenir, l'Angleterre a prospéré sans s'imposer le terrible fardeau d'une grosse armée permanente. Pourquoi n'y a-t-il chez nous ni conscription, ni service universel obligatoire ? A qui sommes-nous redevables de cette immunité contre l'invasion, immunité qui dure depuis si longtemps ? Au *silver streak*, au ruban d'argent qui nous entoure de toutes parts. Et voici qu'une Compagnie vient nous demander l'autorisation de percer ce rempart tutélaire !

Le duc de Wellington, dans sa correspondance avec sir John Burgoyne, faisait observer que l'Angleterre venait d'être réunie au continent par un « isthme de vapeur », et que désormais le fossé plein d'eau qui protège l'Angleterre contre une invasion avait diminué de largeur, comparativement à l'époque où les navires étaient exclusivement à voiles. Ce cri d'alarme fut entendu ; le *Militia Bill* fut voté ; on fortifia nos arsenaux et nos ports : pourtant alors l'état militaire de l'Europe était loin de ce qu'il est aujourd'hui. Et c'est maintenant qu'on viendrait nous parler de réunir l'Angleterre à la France par un « isthme » permanent et presque indestructible, alors que le continent est hérissé de baïonnettes ; que toutes les nations, loin de chercher à désarmer, s'efforcent à l'envi de perfectionner leur outillage offensif et défensif, jalouses d'entrer en ligne au premier signal ! L'isthme de vapeur que redoutait Wellington était du moins mobile et flottant, exposé à des imtempéries, ouragans et brouillards, qui le rendaient momentanément impraticable. Maintenant on nous parle de percer un passage à quelque 200 pieds au-dessous du fond de la Manche. Si nous y consentons, si ce tunnel devient un fait et si les fortifications qui en garderont l'issue tombent par un moyen quelconque entre les mains de nos ennemis, ce passage deviendra le plus sûr de tous ; et si l'envahisseur réussit à s'en emparer pendant un jour seulement, l'Angleterre est à sa merci.

L'invention des bateaux à vapeur augmentait nos dangers, mais au moins elle était appelée à contribuer dans une large mesure à l'accroissement de nos moyens de défense, surtout depuis l'invention du télégraphe électrique. Avec le tunnel, tout est péril pour nous, qui ne possédons point d'armée à faire passer, le cas échéant, par cette voie nouvelle, de l'autre côté du détroit.

Suivant moi, aucune analogie n'existe entre le projet qui nous occupe et les raisons qui ont pu déterminer la création

du tunnel des Alpes. Il y a bien longtemps, en effet, que des routes carrossables existent dans cette région, et en grand nombre ; des armées les ont suivies plus d'une fois et les suivront sans doute encore. D'autre part, la surveillance du débouché d'un tunnel n'offre aucune difficulté pour un peuple comme la France ou comme l'Italie, qui dispose d'une nombreuse armée. En supposant même que l'une des deux nations intéressées s'en emparât par surprise au début d'une guerre, elle devrait s'assurer la possession de l'issue opposée, et pour cela livrer au delà une bataille qui, en cas d'échec, aboutirait à un grand désastre. Les peuples militaires du continent se gardent bien de faire reposer leur sécurité uniquement sur les forts de leurs frontières ; ils comptent, de préférence, sur des masses armées et organisées à l'avance, susceptibles d'être mises en campagne au premier ordre du pouvoir directeur, comme une machine qui se met en mouvement sur un simple déplacement de l'embrayage. L'Angleterre n'en est pas là ; mais elle devra bon gré, mal gré, faire comme les autres, si jamais le projet de pont souterrain dont on nous menace finit par aboutir. Dès ce jour, notre existence nationale et notre autonomie dépendront de la condescendance du voisin qui sera maître du débouché de Calais.

On nous a toujours objecté l'impossibilité qu'il y aurait d'attaquer la Grande-Bretagne tant que ses flottes seraient maitresses de la mer. Quelle serait donc, nous disait-on, la nation assez puissante pour vous en disputer la possession ? Et, en effet, il n'y avait jusqu'ici rien à répondre. Une fois le tunnel établi, peut-on dire qu'il faudrait imposer silence à ceux d'entre nous qui, au courant de nos moyens décisifs, jetteraient un cri d'alarme au sujet de notre sécurité ?...

A quoi tient que nous contractions des emprunts à meilleur marché que les autres gouvernements ? C'est simplement parce que les prêteurs pensent que nos fonds ne seront jamais exposés à des baisses soudaines, comme celle qui éclata à la Bourse de Paris après Forbach et Reichshoffen. En d'autres termes, c'est parce que tout le monde est persuadé de la sécurité que nous confère l'existence de notre *silver streak* et qui nous dispense d'avoir une grande armée, à l'inverse des autres peuples de l'Europe. Mais si à ce bon état de choses vous en substituez un autre, consistant à faire dépendre, comme vos voisins, votre existence nationale de celle de vos forteresses, vous allez être obligés comme eux d'ajouter à la sécurité que celles-ci doivent vous donner la

garantie qui en est le corollaire, autrement dit l'institution du service obligatoire. Dès lors, les capitalistes étrangers n'auront pas plus de confiance dans les fonds anglais que dans ceux de tout autre peuple. Ce qui est vrai pour les fonds publics l'est également pour toute la vie commerciale de Londres, qui repose uniquement comme tout notre système politique, sur la garantie du *silver streak*.

Le plus grand de tous les dangers que recélerait pour nous l'existence du tunnel, c'est la possibilité de voir son débouché tomber aux mains d'un ennemi par surprise ou par trahison, sans déclaration de guerre préalable, et avant que de notre côté l'on eût eu le temps de faire jouer le mécanisme préparé pour démolir le passage ou le submerger. Si la nation maîtresse de Calais voulait à tout prix s'emparer de l'Angleterre, elle n'aurait qu'à faire passer nuitamment à travers le tunnel deux mille hommes d'élite. Ceux-ci auraient pour mission d'enlever le fort par un coup de main, puis de saisir les appareils électriques destinés à détruire le passage. La même opération pourrait être tentée par mer, pourvu que le temps fût calme. A partir du moment où l'on serait averti à Calais du succès de l'affaire, des renforts seraient expédiés; grâce à la double voie du chemin de fer, vingt mille hommes auraient pris pied, au lever du soleil, sur le sol anglais; puis ce nombre grossirait d'heure en heure. Notre flotte ne nous servirait évidemment à rien en cette circonstance, pas plus que notre armée, puisque celle-ci n'est en état de lutter comme nombre avec aucune autre de l'Europe.

Par moi, l'existence, en face de nos côtes, des ports de Boulogne, Calais, Dunkerque, qu'on améliore tous les jours, est un danger. Mais ce danger n'est rien en présence de celui que créerait pour nous le tunnel. Sir Edw. Watkin, un de ses plus ardents promoteurs, nous a déclaré lui-même qu'on pourrait y lancer toutes les cinq minutes un train qui accomplirait le trajet en une demi-heure. A ce compte, on n'aurait besoin que de quatre heures pour expédier 20,000 hommes de Calais à Douvres, par des départs échelonnés de douze en douze minutes.

Du jour où il existera, le tunnel sous la Manche constituera pour le voisin une tentation permanente d'attaquer l'Angleterre. Un général qui possèderait Douvres comme tête de port, avec le tunnel derrière cette tête de pont, pourrait rire à son aise de toute tentative pour gêner ses ravitaillements entre le continent et l'Angleterre.

Quant aux graves discussions qu'aura soulevées l'autorisation d'exécuter les travaux, personne n'y pensera plus, à moins que ce ne soit pour taxer d'insanités et de terreurs grotesques les scrupules des trembleurs qui voyaient dans ce merveilleux ouvrage un danger national. La meilleure preuve, dira-t-on, que ces braves gens battaient la campagne, c'est que la permission a été définitivement accordée. Puis viendront les voyageurs nerveux, qui diront partout combien il est désagréable de circuler sous un tunnel, à côté de chambres remplies de poudre ou de dynamite, qu'une étincelle peut enflammer. Il n'est pas besoin d'être grand prophète pour affirmer qu'une énergique pression sera exercée tous les jours sur le gouvernement d'alors, pour supprimer ces mines désagréables, offensant, la chose n'est pas contestable, la susceptibilité de loyaux voisins qui ne demandent qu'à vivre en paix avec nous, malgré nos vilaines défiances. Et si un cabinet anglais s'est rencontré pour sanctionner l'établissement du tunnel, il n'y a pas de raison pour qu'un autre cabinet n'hésite pas à augmenter le danger national, en donnant l'ordre d'enlever les charges placées à demeure. »

La commission n'ayant pu *affirmer avec une certitude absolue* que l'Angleterre serait à tout jamais à l'abri de toute invasion, son rapport n'a été admis que *ad referendum* et a été soumis au duc de Cambridge, commandant en chef de l'armée anglaise, qui a énergiquement appuyé toutes les observations de sir Wolseley.

Cette haute opposition a eu pour conséquence de faire retirer le bill autorisant l'achat de nouveaux terrains à Shakespeare's Cliff et la construction définitive du tunnel. Le Board of Trade a défendu à sir Watkin de pousser les travaux souterrains au delà de la limite des eaux basses(1).

Les militaires anglais, qui croiraient manquer de respect à la mémoire de leur patron Wellington s'ils n'en partageaient pas les préjugés, ne sont pas les seuls à s'être montrés opposés au tunnel sous-marin. Le cardinal Manning et l'un des esprits les plus ouverts et les plus indépendants de l'Angleterre, le philosophe positiviste Herbert Spencer, l'ont dénoncé comme une menace pour l'originalité des mœurs et de l'esprit britannique. Il leur a semblé que leurs traditions et leurs libertés allaient être atteintes. « Les mi-

(1) Les galeries du tunnel, à Sangatte, atteignaient, au 1er janvier 1883, une longueur de 1,267 mètres.

litaires étant gagnés à l'opposition, disait M. Leroy-Beaulieu, on a voulu avoir aussi avec soi les commerçants : on s'est proposé de leur faire accroire que ce trou de quinze ou vingt mètres de large allait détruire toute la navigation et tout le commerce de commission de la Grande-Bretagne. Le tunnel allait apporter subrepticement en Angleterre des régiments de soldats déguisés en touristes, des légions de révolutionnaires continentaux, des foules de Français à l'esprit léger, des courtisanes peut-être, et toute la vieille nation anglo-saxonne devait nécessairement succomber à ces invasions de diverses natures [1].

Il ne faut pas attacher plus d'importance qu'il convient à l'opposition faite au tunnel de la Manche. Les Anglais ont obéi, en cette affaire, comme lors du percement de l'isthme de Suez, à leur vieille routine traditionnelle de résistance systématique aux idées nouvelles. Les partisans du tunnel recommenceront l'agitation, et le bon sens, il faut l'espérer, finira par triompher [2].

Un contre-Gibraltar. — Nous avons mentionné précédemment la polémique provoquée en Angleterre et en Espagne, à propos de la forteresse de Gibraltar, par la brochure du général anglais Codrington, à laquelle a répondu un officier d'artillerie espagnol, M. Navarrete.

L'erreur populaire au sujet de Gibraltar, écrivait le général Codrington, est de croire que ses canons commandent le détroit, que ce commandement était absolu jadis contre les navires en bois, qu'il est précaire aujourd'hui

---

(1) Dans un discours prononcé au mois d'avril 1883 à la Société des Ingénieurs civils, M. Bright a raillé avec la plus fine humour les appréhensions des adversaires du tunnel. « Un historien ancien, disait M. Bright, considérait « la raie argentée, the *silver streak* » comme une garantie de paix entre la France et l'Angleterre. S'il eût vécu de nos jours, il se fût aperçu qu'il s'était trompé ; en effet, c'est un fait historique que, dans le passé, la France et l'Angleterre ont été en lutte plus souvent que n'importe quelles nations européennes. Je fais appel à ces souvenirs pour démontrer qu'il faut autre chose que la raie argentée pour assurer le maintien de la paix... » Je demande la permission de dire aussi quelques mots au sujet des bateaux à vapeur. On a dit autrefois que les bateaux à vapeur faciliteraient l'invasion de l'Angleterre ; pourtant, depuis cinquante ans qu'ils font le service entre la France et l'Angleterre, la paix n'a pas été troublée entre les deux pays. »

(2) Le Parlement anglais a consenti (mars 1883) à la nomination d'une commission composée de membres de la Chambre des Lords et de la Chambre des Communes, chargée d'examiner s'il y avait lieu de sanctionner l'établissement d'une voie sous-marine entre la France et l'Angleterre, et s'il n'était pas du devoir du Parlement de soumettre cette sanction à des conditions déterminées.

contre des navires cuirassés n'ayant rien à craindre, ou pas grand'chose, des batteries de terre... La vérité est que Gibraltar n'a jamais commandé le détroit, au sens propre du mot ; il n'a jamais offert par lui-même aucun obstacle aux flottes passant d'une mer à l'autre, attendu qu'elles ont toujours pu, comme elles le peuvent encore, rester en dehors du champ d'action de ses batteries. Mais conclure de là que Gibraltar ne sert de rien à l'Angleterre, c'est comme si l'on affirmait qu'il est inutile d'élever des places fortes aux frontières d'un pays, parce que l'envahisseur peut passer hors de portée de leurs canons.

Une forteresse, c'est un refuge pour le faible contre le fort ; c'est aussi une embuscade d'où il peut s'élancer chaque fois que se présente une occasion de lui nuire. C'est ainsi que Gibraltar commande le détroit, et c'est pour cela que sa possession présente pour nous une importance majeure. Abritée sous ses murs, une flottille de canonnières peut, en tout temps, faire sans risque la police du détroit, et aucun vaisseau ne saurait le franchir sans la permission de celui qui commande dans la place.

En changeant toutes les conditions de la navigation, la vapeur a modifié en effet le rôle de Gibraltar; mais, à l'inverse de ce que croient les partisans de sa cession à l'Espagne, ce rôle a grandi et non diminué. Cela est clair comme l'évidence, quand l'on compare ce que serait aujourd'hui une guerre dans la Méditerranée avec ce qu'elle était autrefois. Avant d'entrer en lutte, on connaît d'ordinaire par sa police et ses espions l'état des arsenaux de l'ennemi et le nombre de vaisseaux qu'il peut armer ; sur ces données, il a toujours été facile pour l'Angleterre, avant le commencement des hostilités, d'envoyer dans la Méditerranée une flotte portant quatre à cinq mois de vivres et assez forte pour faire rentrer dans les ports tous les vaisseaux de guerre de l'ennemi et détruire tous ses vaisseaux marchands. Gibraltar, dans les mains de l'Angleterre, lui servait de dépôt et de port de radoub, mais, eût-il été entre les mains de l'ennemi, qu'il ne pouvait s'opposer au passage d'une escadre, et cela suffisait au temps jadis, puisque nous n'aurions eu besoin de faire passer aucun convoi de ravitaillement.

Qu'arriverait-il au contraire aujourd'hui ? La flotte anglaise, au lieu de pouvoir tenir la Méditerranée pendant cinq ou six mois, n'y saurait rester seulement quinze jours sans refaire son charbon. Or, le charbon constitue une contrebande de guerre que nous ne pourrions obtenir dans les ports neu-

tres ; il faudrait donc qu'il arrivât d'Angleterre et franchit le détroit.

Donc, sous peine de voir nos vaisseaux convertis en îles flottantes, il faut que le passage reste ouvert à nos transports chargés de nos charbons. Tant que l'Angleterre possède Gibraltar, elle conserve sa liberté d'action dans la Méditerranée ; qu'elle l'abandonne, et une coalition de l'Espagne et de la France pourrait l'en exclure en fermant le canal à cette denrée indispensable sans laquelle tous les vaisseaux modernes ne sont plus que des monstres inoffensifs.

Dans ces conditions, Gibraltar est bien la clef du détroit et par conséquent de la Méditerranée.

L'Espagne ne pourrait-elle pas s'assurer d'une autre façon la clef du détroit que l'Angleterre détient d'une façon si humiliante pour cette noble nation? Telle est la question à laquelle un ancien officier de l'artillerie espagnole, M. Jose Navarrete, a consacré, dans le journal *El Globo*, une série d'articles qui ont produit une vive sensation.

L'écrivain espagnol partage l'avis du général Codrington sur l'impuissance directe de Gibraltar à commander le dédroit. Il reconnaît que tous les navires peuvent traverser le canal, dont la moindre largeur est de 22 kilomètres, sans avoir rien à craindre ni de Gibraltar, ni de Tarifa, ni de Ceuta, ni d'aucun autre point du littoral. Les trois places se trouvent ainsi égales, ou, pour mieux dire, également insuffisantes au point de vue de l'action directe. Ce que M. Navarrete veut examiner, c'est leur valeur, ou plutôt ce que devrait être leur valeur comme refuge du faible contre le fort, comme embuscade d'où le premier peut s'élancer chaque fois que se présente une occasion favorable.

Si Gibraltar ne commande pas le détroit, il en domine incontestablement le passage, puisqu'en tout temps quelques canonnières, sentinelles vigilantes, peuvent en sortir sans courir aucun risque, certaines d'y trouver un nouveau refuge assuré après avoir frayé la route à un vaisseau ami ou poursuivi un vaisseau ennemi jusque sous les murs désarmés des forteresses côtières espagnoles. Les deux mille bouches à feu de Gibraltar peuvent littéralement couvrir d'une pluie de fer l'isthme et la frontière espagnole, les eaux de la baie d'Algésiras ainsi que celles de la Méditerranée.

M. Navarrete estime que si l'artillerie anglaise règne aujourd'hui sans partage à Gibraltar, c'est grâce à l'incurie des gouvernements qui se sont succédé en Espagne.

Que l'Espagne, au contraire, utilisant le relief et la grande

supériorité de développement des côtes qui lui appartiennent sur la baie d'Algésiras, les hérisse de simples batteries en terre, celles-ci, grâce à l'altitude de leur site, ne seront exposées qu'aux feux courbes, si incertains, des vaisseaux, tandis qu'elles les tiendront au contraire sous leurs redoutables feux verticaux; alors les deux places se seront « annulées » : la baie d'Algésiras sera inaccessible en fait aux bâtiments des deux nations; mais « *ce dommage irréparable* » *pour l'Angleterre, sera peu sensible pour l'Espagne, qui* » *a, dans ces parages, de quoi remplacer Algesiras.* » L'Espagne n'a même rien à créer : Ceuta et Tarifa existent : la nature y a tout fait pour rendre inexcusables ceux qui ne savent pas utiliser ses dons. Placé au seuil océanien du détroit, la ville de Tarifa, dominée par des roches élevées, se relie par un isthme étroit à une île de 500 mètres environ de diamètre. A l'est et à l'ouest de l'isthme, deux mouillages en eau profonde s'étendant en demi-cercle entre l'île et la terre ferme, ne demandent que deux môles d'abri pour se transformer en un excellent double port sur le détroit et sur l'Océan. Des batteries à feux rasants sur le pourtour de l'île, des batteries à feux verticaux sur les hauteurs de la terre ferme, en tiendraient l'ennemi éloigné sans conteste. De la tour de Guzman, sur la pointe de l'île, on découvre un immense horizon de mer; nul vaisseau venant de l'Océan ne pourrait s'approcher du détroit, ni s'y engager, en venant de la Méditerranée, sans être aperçu et signalé.

La position de Ceuta est beaucoup plus belle encore. La ville s'élève sur une langue de terre qui rattache le continent africain aux escarpements de Mont-Hacho couronné par sa vieille citadelle et entouré de batteries. Ici, comme à Tarifa, le double port, assez médiocre, enserré de part et d'autre de l'isthme par le Mont-Hacho et les côtes d'Afrique, n'exige, pour devenir très bon, que quelques travaux d'aménagement assez faciles. Les batteries basses de la ville combinant leurs feux avec les batteries hautes du Mont-Hacho interdiront, dès qu'elles seront armées à la moderne, toute tentative de vaisseaux ennemis.

Tarifa et Ceuta seront dès lors des *Gibraltar* espagnols, et des Gibraltar n'ayant pas d'Algésiras en face d'eux.

Or, « l'Espagne dispose dès aujourd'hui d'un assez grand nombre de navires de guerre pour fermer le passage à tout bâtiment anglais qui ne serait pas escorté par une force imposante. » Dans de telles conditions, « ces navires abrités sous Tarifa et Ceuta, prêts à s'élancer au premier signal ar-

boré par la citadelle del Hacho ou la tour de Guzman, suffiraient à annihiler dans la Méditerranée la puissance maritime de la superbe Albion, puisqu'ils interdiraient absolument le détroit à l'aliment nourricier de ses flottes et les convertiraient, suivant l'expression du général Codrington, en simples *îles flottantes.* »

En résumé, Gibraltar est bien aujourd'hui et jusqu'à nouvel ordre *la clef du détroit*. Il serait malaisé de l'arracher à ceux qui la détiennent, mais il est facile, au contraire, en fermant la baie d'Algésiras, de la paralyser entre leurs mains. Ceci fait, les places de Tarifa et Ceuta peuvent seules se substituer à la place anglaise; dès qu'elles seront organisées et armées, elles seront à leur tour les clefs du détroit en puissance espagnole.

Quoi qu'il en soit, il n'est pas douteux que le Maroc est depuis quelque temps travaillé par des influences rivales. Une lutte encore sourde, est engagée entre l'Angleterre, l'Espagne et la France. L'Angleterre qui a des intérêts partout où il y a une bonne place à prendre au détriment d'autrui et qui, à défaut de droit, a toujours des appétits et de la jalousie, semble avoir jeté son dévolu sur Tanger, dont le port est relativement bon et qui jouerait à l'ouest du détroit, ainsi que le faisait remarquer le *Militar-Wochenblatt*, un rôle analogue à celui que Gibraltar joue à l'est. Ceuta, située en face de Gibraltar, perdrait toute importance stratégique dès que Tanger serait aux mains des Anglais. Néanmoins, il ne faut pas oublier que, depuis longtemps, c'est Tanger qui envoie à la nombreuse garnison de Gibraltar la viande fraîche dont elle a besoin, vu l'impossibilité de nourrir du bétail sur ce roc stérile qui n'offre ni prairie ni paturages.

« Tanger, disait une brochure récemment publiée, a vu, il y a 3 ou 4 ans, ses fortifications réparées, agrandies et armées, non pas avec l'argent du sultan, mais sûrement avec des fonds provenant de l'échiquier britannique. Bien plus, des officiers anglais, qui n'étaient pas à la solde du Maroc, dirigeaient ces travaux et s'initiaient aux affaires du pays, tout en instruisant l'armée marocaine qui, du reste, est peu nombreuse et se compose en grande partie de troupes noires. »

L'Espagne, par son voisinage avec le Maroc, a aussi des intérêts dans cette contrée où elle a d'ailleurs, déja pris pied, puisqu'elle possède sur la côte, les points de Melilla, d'Alhucemas, de Penon, de Velez et de Ceuta. Ses agissements au Maroc sont déterminés par la nécessité de contre-

balancer l'action de Gibraltar sur le détroit. Ç'est pourquoi ses efforts tendent à l'annexion de la côte nord du Maroc.

Il va de soi, que la France, [1] puissance méditerranéenne et africaine, ne saurait se désintéresser de ce qui se passe sur la frontière occidentale de sa colonie algérienne dont son premier devoir est d'assurer la complète sécurité. Les tentatives de l'Espagne, cette nation loyale à laquelle la rattachent tant de traits communs, sont trop légitimes et trop conformes à nos propres intérêts pour que nous les puissions voir d'un mauvais œil. Il serait peut-être même de bonne politique de l'y aider dans une certaine mesure.

II. — ALLEMAGNE.

Jusqu'ici la plus forte partie des crédits budgétaires avait été employée, ainsi que nous l'avons vu dans nos précédents volumes, à l'entretien et à l'amélioration des ouvrages de défense des côtes de la mer du Nord. Le gouvernement allemand a décidé l'adoption des coupoles cuirassées Gruson [2] et la construction de batteries destinées à protéger le littoral contre des tentatives de débarquement.

Défense locale de Kiel. — A Kiel, une commission spéciale a mené à bonne fin les ouvrages destinés à défendre le port du côté de la mer. L'étroite entrée de la baie est maintenant commandée par quatre forts puissants. On a commencé la construction des forts détachés qui doivent constituer la protection de la place du côté de la terre, et la transformer en une forteresse de premier ordre.

D'un autre côté, le correspondant du *Progrès militaire* écrivait à ce journal, à la date du 19 mai 1882 : « Dans ma dernière lettre, j'ai dû signaler les progrès de la marine allemande, et entre autre choses, les expériences faites au port de Kiel pour en éclairer les abords au moyen de la lumière électrique. Je dois encore indiquer d'autres progrès

(1) En 1880, il est entré dans les ports marocains 1,358 navires jaugeant 364,591 tonneaux : sur ce nombre, 646 navires, jaugeant 171,780 tonnes étaient anglais et 283 navires, jaugeant 167,880 tonnes, étaient français.

(2) V. *Année maritime* de 1881, p. 325.

importants qui, dans le cours de l'été, seront probablement réalisés dans ce même port. Il s'agit des essais d'une batterie à torpilles sous-marine, que la maison Schwartzkopf, de Berlin, construit d'après les plans établis par l'amirauté impériale. Cet appareil dont les détails d'organisation sont naturellement tenus secrets, se compose essentiellement d'une sorte de grande caisse rectangulaire en fer qui renferme six torpilles-poisson disposées l'une à côté de l'autre comme les pièces d'une batterie. Tout l'ensemble, flottant comme un radeau, peut-être amené et coulé dans la mer en tel point que l'on désire et maintenu au moyen d'une ancre à la profondeur convenable au-dessous de l'eau. Les torpilles, toutes garnies et remplies à l'avance de l'air comprimé qui leur sert de moteur, sont en communication électrique avec la terre et peuvent être mises en activité lorsqu'il y a lieu, c'est-à-dire lorsque des bâtiments ennemis passent au-dessus de la batterie. Si les essais démontrent le caractère pratique de cette nouvelle invention, tous les ports de guerre allemands seront sans doute pourvus d'appareils de ce genre.

Ports de sortie de Kiel.— Il ne suffisait pas d'assurer la protection locale de Kiel, il fallait aussi l'appuyer, dans la Baltique, du voisinage de solides positions avancées. En jetant un coup-d'œil sur une carte, disait le *Metzer-Zeitung*, on reconnaît que l'importance militaire de Kiel se trouverait très limitée si l'on ne possédait pas de semblables ports et que l'on eût affaire à une puissance maritime ennemie toujours assurée de trouver un point d'appui dans les îles danoises. Ces îles se trouvent, en effet, dans presque toutes les directions, sur les passes que devraient suivre les navires en sortant de Kiel, et rien ne serait plus facile à une grande puissance maritime alliée au Danemark, que de s'établir dans ces îles et de bloquer efficacement le principal port de guerre, l'arsenal maritime allemand de la mer Baltique. La baie de Kiel se prête on ne peut mieux à une excellente organisation défensive, mais elle se trouve dans de très mauvaises conditions au point de vue des opérations offensives que l'on aurait à entreprendre contre un ennemi de force égale ou supérieure. Dans le but de remédier à cet état de choses, on avait d'abord eu l'intention de profiter des îles d'Alsen et de Rugen pour y établir des ports de sortie de Kiel. Mais des considérations très bien fondées ont fait abandonner les projets concernant cette dernière île, et y substituer des propositions analogues pour l'organisation de la

baie de Wismar. On a, d'ailleurs, persisté dans les projets présentés pour l'île d'Alsen et le Horup Haff (1). Un port de sortie établi dans cette région commanderait complétement le grand et le petit Belt et, si l'on abandonnait cette position, on livrerait à l'ennemi un point d'où il pourrait en toute sécurité paralyser la puissance du port militaire de Kiel. Si l'on veut assurer à ce port une importance réelle au point de vue offensif, il faut absolument se résoudre à le transformer en véritable position militaire au point de vue maritime, par l'organisation des ports de sortie d'Horup Haff et de Wismar; cette position ainsi renforcée pourra être considérée comme dominant complétement la région occidentale de la mer Baltique.

Héligoland à l'Allemagne. — Si les côtes de la mer du Nord sont bien protégées, comme nous l'avons vu, par les ouvrages construits à l'embouchure de l'Elbe et du Weser, par la ceinture des forts de Wilhelmshaven, par les obstacles naturels et artificiels, les torpilles fixes et mobiles, par la flotte allemande et enfin par l'excellente disposition du réseau ferré qui permettrait de concentrer rapidement des troupes sur les points menacés, il est, au large de la Jade, un point menaçant, un îlot rocheux qui commande l'embouchure de l'Eider, de l'Elbe et du Weser et qui appartient à l'Angleterre. Cet îlot, c'est Héligoland, dont le phare éclaire les nombreux navires qui viennent décharger leurs marchandises à Brême et à Hambourg. Il est humiliant pour l'amour-propre allemand de songer qu'à peine sortis du port de Wilhemshaven, les cuirassés du nouvel empire, ainsi que le disait la *Revue militaire de l'Etranger*, doivent saluer le drapeau britannique qu'abrite un rocher battu par les flots allemands.

Cette question d'Héligoland a servi maintes fois de thème aux publicistes d'Outre-Rhin. Vers le commencement de l'année 1882, une nouvelle campagne annexioniste a été engagée par plusieurs journaux. La *Revue allemande* a publié un mémoire dans lequel le vice-amiral en retraite von Henk a exposé les considérations qui justifiaient à ses yeux l'acquisition de l'îlot. La distance d'Héligoland de la côte allemande

(1) D'après la *Gazette d'Alsace-Lorraine*, du 13 octobre 1882, la démolition des ouvrages de Sonderburg-Düppel, dont le maréchal de Moltke avait reconnu l'inutilité, aurait été ajournée jusqu'au 1er avril 1885.

variant entre 15 et 20 milles marins, il est possible d'observer du haut de l'île anglaise tous les mouvements de la flotte allemande de la mer du Nord. Le phare d'Héligoland peut faciliter le ralliement des escadres, et les parages de l'île offrent plusieurs mouillages plus ou moins sûrs. « Si l'îlot appartenait à l'Allemagne, le phare serait allumé ou éteint, suivant les convenances de cette puissance ; ses navires mouilleraient à l'abri du rocher, tandis que les bâtiments ennemis, privés de tout point de repère, seraient exposés à tous les hasards d'une mer dangereuse. « L'amiral Henk rappelait avec quelle amertume les officiers de la flotte prussienne stationnée dans la Jade et à l'embouchure de l'Elbe contemplaient, pendant la guerre de 1870, le feu d'Héligoland qui, semblable à une luciole, brillait au loin dans la nuit. Ils songeaient que ce phare, relevé si souvent avec joie par le navire allemand, servait en ce moment d'étoile protectrice à de nombreux bâtiments de guerre français et réduisaient pour eux à un minimum les dangers du blocus pendant la saison des tempêtes. »

Selon l'amiral Henk, Héligoland est la clef des ports de guerre et de commerce de la mer du Nord ; son action s'étend jusqu'à l'embouchure de l'Ems. « Devenue possession germanique, hérissée de batteries, pourvue d'un formidable armement, améliorée par un brise-lames derrière lequel stationneraient de puissants cuirassés, ainsi que de nombreux et rapides torpilleurs, cette île deviendrait le boulevard de la défense maritime de l'Empire. L'ennemi ne pourra plus rassembler de flotte, ni mouiller tranquillement sa flottille de torpilleurs sous la protection d'un pavillon neutre. Il devra, avec tout son convoi, tenir la haute mer, rester constamment sous vapeur, consommer son charbon, laisser diminuer la vitesse de ses navires de combat par suite de l'encrassement des chaudières. Le plus grand danger qui menace les côtes allemandes consiste dans le débarquement d'un corps ennemi considérable, attiré par les riches cités de Hambourg, d'Altona et de Brême. Si l'Allemagne possédait Héligoland, l'ennemi, ne pourrait plus y donner rendez-vous à ses transports et y attendre en toute sécurité le moment propice pour débarquer. Dans ces conditions, la flotte allemande pourrait faire face, presque à elle seule, à la défense des côtes et l'on pourrait réduire d'autant les troupes de l'armée de terre qu'on est obligé de réserver pour cet emploi

Les raisons invoquées par l'amiral von Henk tendent,

non pas seulement à assurer à l'Allemagne des moyens de défensive, mais surtout à accroitre la force agressive de cette puissance. Il faut reconnaître toutefois que la situation faite à l'Allemagne par l'existence sur ses propres côtes, au débouché de son plus grand port de guerre, d'une sentinelle étrangère pouvant épier tout ce qui se passe dans ses eaux, est intolérable et profondément humiliante pour l'orgueil de la nation qui a la prétention de dominer actuellement l'Europe.

Il est juste d'ajouter, avec la *Revue Militaire*, que l'Angleterre semble vouloir conserver à sa petite possession de la mer du Nord un caractère pacifique et d'utilité générale, car les défenses d'Héligoland sont, à ce que l'on dit, dans un état des plus médiocres.

Forteresses de la Baltique. — Les autres points de la côte allmande n'ont pas été négligés. Pilau, qui commande l'entrée du Frische Haff, et le port de Kœnigsberg, doivent être fermés par des coupoles cuirassées, et on a l'intention d'élever un autre fort devant Memel. Quant aux fortifications de Dantzig, on y travaillait toujours avec ardeur. Cette ville doit être protégée du côté de la mer par huit forts, dont cinq sur la rive droite de la Vistule et trois sur la rive gauche auxquels on consacrera une dépense de 15 millions de marcks. Swinemünde, le port de Stettin, a été récemment renforcé et on travaillait toujours aux ouvrage de Stralsund.

Le comité des fortifications maritimes élaborait des plans pour couvrir Warnemünde, rade foraine de Rostock, et Travemünde, avant-port de Lubeck. Mais, sur tous ces points aussi, les emplacements avaient été désignés où, en cas de besoin, on installerait, en quelques semaines, des tours cuirassées. Le gouvernement prussien avait l'intention de construire un chemin de fer stratégique de 44 kilomètres de longueur entre Rostock et Stralsund, et une autre ligne secondaire directe de 56 kilom. de longueur entre Rostock et Wismar. Lorsque ces nouvelles lignes seront terminées, il existera une voie ferrée directe tout le long du littoral allemand de la mer Baltique, et située à une distance moyenne de 5 à 8 kilom. du rivage. Cette ligne réunira Memel, Kœnigsberg, Dantzig, Stralsund, Rostock, Wismar, Lubeck, Kiel, Flensbourg et Apenrade.

En cas de débarquement de l'ennemi, les troupes et l'artillerie lourde de forteresse pourront être transportées de Kœnigsberg à Kiel et dans tous les autres ports ou points de débarquement en un jour ou deux.

En outre, le ministère de la marine a pris une importante mesure pour garantir la navigation côtière. Il s'agit d'employer, dans ce but, des pigeons messagers. Depuis plusieurs années, le gouvernement prussien faisait faire des essais multipliés pour relier à la côte les phares flottants situés dans le voisinage. Malgré les nombreux échecs éprouvés au début dans l'organisation de ce service si utile à la navigation, on ne s'est pas découragé, et, lors des tempêtes du dernier automne à l'embouchure de l'Eider, on a pu constater le bon fonctionnement du système. Il existe, en ce point, deux postes de pigeons sur deux phares flottants, dont l'un se trouve à 36 milles en mer et l'autre entre le premier et la côte. D'importantes nouvelles ont pu être ainsi transmises à Tonning, pendant le terrible ouragan qui s'éleva à l'automne 1881. Quatre pigeons lancés du bâtiment en détresse arrivèrent à Tonning en 58 minutes, de sorte que les secours purent venir en temps opportun. Les frais de la station de pigeons de Tonning ne s'élèvent d'ailleurs annuellement qu'à 1,200 marcs, somme relativement insignifiante puisque le service et l'entretien du phare flottant en coûtent 150,000. Il est bon seulement de remarquer que les pigeons élevés à terre ne conviennent pas pour le vol en mer : c'est ce qui fit échouer les premières tentatives ; mais, plus tard, en employant des pigeons élevés en mer, on a toujours obtenu d'excellents résultats. »

Le canal de la mer du Nord à la Baltique(1). — Le canal destiné à joindre la Baltique à la mer du Nord et à permettre aux flottes germaniques d'éviter les détours et les embarras du Belt et du Sund, est toujours l'objet des préoccupations du gouvernement allemand. Le chef de l'état-major général a été invité à faire un rapport détaillé sur l'importance militaire et maritime du canal projeté et sur les frais qu'occasionnerait sa construction. Une commission, composée d'officiers, de fonctionnaires du ministère de la guerre et de l'amirauté a été nommée pour étudier la question.

Le nouveau canal raccourcira d'environ 600 milles la durée actuelle du voyage par les détroits du Danemark. Il ira de Gluckstadt à Kiel, et sa longueur sera de 50 milles, soit environ la moitié du canal de Suez.

---

(1) V. *Année maritime* de 1881, p. 185.

Canaux.— Signalons enfin les projets de nature à développer et à faciliter les transports maritimes :

1° Le projet d'approfondissement du Weser ayant pour but de rendre ce fleuve navigable pour les bâtiments longs-courriers depuis Bemerhaven jusqu'à Brême, et dont les travaux préparatoires ont été commencés. L'exécution complète demandera environ six ans et la dépense est évaluée à 30 millions de marcs. La longueur du fleuve qu'il s'agit de creuser est évaluée à 80 kilomètres. La réalisation de ce projet exercera une grande influence sur le développement du commerce avec les Etats-Unis.

2° Le canal de Rostock à Berlin destiné à mettre la capitale de l'Allemagne en communication avec la Baltique.

On sait qu'outre le projet de jonction du Rhin, du Weser et de l'Elbe, on étudiait le projet d'une communication plus directe entre Berlin, c'est-à-dire la Sprée et l'Elbe, d'une part, et l'Oder d'autre part. L'ensemble de ces travaux, le jour où ils seraient effectués, doterait l'Allemagne du Nord d'un réseau complet de voies fluviales de la mer du Nord à la Baltique.

Manœuvres combinées. — Pour mettre un littoral à l'abri des attaques de l'ennemi, il ne suffit que les forteresses ou les batteries soient judicieusement établies sur les points stratégiques, il faut encore qu'elles soient occupées par des troupes fréquemment exercées à la défense des places. L'Allemagne n'a pas perdu de vue cette importante nécessité. Chaque année, des corps d'armée se livrent à des manœuvres qui ont pour objectif l'attaque ou la défense simulée d'une place maritime quelconque. Le thème des manœuvres exécutées en 1882, par les troupes stationnées le long du littoral, a été de repousser un ennemi débarqué sur les côtes de la Baltique. C'est ainsi qu'on a fait, pendant une durée de 14 jours, le siège en règle de Dantzig. Certains corps ont même manœuvré de concert avec l'escadre.

La *Gazette de Cologne* a constaté que c'était la première fois qu'une armée allemande s'occupait pratiquement de la défense des frontières maritimes.

III. — DANEMARK.

Le voisinage de l'Allemagne, on le comprend sans peine, n'est pas très rassurant. Aussi, la Hollande se préoccupe-t-elle avec raison de fortifier la position d'Amsterdam. Le Danemark, si cruellement traité par la Prusse[1], est peut-être encore plus directement menacé.

Pour répondre aux préoccupations patriotiques du pays, le ministre de la guerre et de la marine danoise, le commandeur Ravn, a présenté, à la fin de janvier 1882, au Landsthing, un projet de loi relatif à la défense du Danemark. « Les complications que ferait naître une guerre entre les grandes puissances, disait l'exposé des motifs, menaceraient particulièrement le Danemark, en raison de sa situation sur les passages qui donnent accès de la mer du Nord à la Baltique, à une attaque d'un des partis belligérants ayant des intérêts dans ces parages.

» Si nous ne pouvons, par notre résistance, donner à d'autres puissances, également intéressées de ce côté, le temps de nous prêter aide contre l'ennemi qui voudrait nous faire sortir de la neutralité, nous sommes exposés à succomber devant une attaque entreprise soudainement avec des forces supérieures, puisque le secours matériel, qui doit être en pareille circonstance le complément de l'appui diplomatique, arriverait trop tard. Le problème à résoudre consiste donc, pour nous, à gagner du temps, le plus de temps possible.

» Il n'y a qu'un seul moyen de traîner la guerre en longueur : c'est de créer des points d'appui pour l'armée et la flotte dans des positions fortifiées où leurs besoins seront assurés, sans qu'elles soient liées à leur défense, où elles se retireront, si leur première résistance est brisée, où elles se réorganiseront, si la nécessité l'exige, et d'où elles pourront reprendre l'offensive dès que l'occasion favorable s'en pré-

(1) On sait que depuis l'annexion du Sleswig-Holstein, les écrivains allemands se sont attachés à démontrer que le Jutland est un simple prolongement de l'empire. Aussi la presse d'Outre-Rhin suit-elle avec un soin particulier tout ce qui se passe dans les trois royaumes scandinaves, le Danemark, la Suède et la Norwège. — Un comité danois a eu l'idée de proposer de faire déclarer le Danemark, territoire neutre comme la Suisse et la Belgique. Une motion analogue s'est produite à Stockholm où un membre de la seconde chambre a formulé (avril 1883) une proposition revendiquant pour la Suède le bénéfice de la neutralité, mais la chambre a repoussé cette proposition.

sentera. L'occupation de la capitale étant le principal objectif de tout ennemi qui débarque en Sélande, et notre tâche étant d'empêcher cette occupation, il est clair que la première chose à faire est de donner à l'armée et à la flotte un point d'appui nous permettant de réaliser ce résultat ; il faut par conséquent fortifier Copenhague.

» C'est seulement ainsi que l'armée et la flotte, libres de leurs mouvements, seront à même de s'opposer vigoureusement à un débarquement en Sélande, et de prolonger la première période de la guerre.

» Il n'est pas nécessaire, bien plus, il ne peut être sérieusement question de donner à l'armée, en Sélande, d'autre point d'appui que la capitale fortifiée ; mais il n'en est plus de même pour la flotte. Lorsque, par l'extension des forts maritimes, Copenhague sera garanti contre une attaque par mer, la plus grande partie de la flotte, qui sans cela y serait retenue, deviendra disponible, et lorsque le développement prévu par la loi de 1880 sur la marine aura été effectué, il sera permis, si les circonstances l'exigent, de partager la flotte en deux escadres, afin de lui faciliter l'accomplissement de la tâche qui lui imcombe.Cette tâche consiste, en premier lieu, à maintenir autant que possible les communications entre les différentes parties du pays ; ensuite, de concert avec l'armée, à empêcher l'ennemi de débarquer en Sélande. L'escadre destinée à couvrir le littoral au nord et à l'est de l'île aura son point d'appui à Copenhague fortifié ; l'escadre du Grand Belt aura comme lieu de refuge, comme siège de ses approvisionnements, une station fortifiée à l'ouest de la Sélande. Le Sund d'Agerso présente des conditions favorables à l'établissement d'un point d'appui de ce genre. Si la position est convenablement organisée, la défense du Grand Belt ne sera pas abandonnée, même dans le cas où l'escadre se trouverait obligée de se retirer momentanément devant des forces supérieures, puisqu'elle peut reprendre l'offensive à chaque occasion favorable et redevenir éventuellement maîtresse de ces eaux, si importantes pour toute la conduite des opérations. Elle n'a guère à redouter d'y être complètement bloquée : l'adversaire, en effet, bien que supérieur en nombre, est obligé de répartir ses navires sur plusieurs points ; de plus, nos bâtiments sont construits pour naviguer dans nos parages et conduits par des chefs qui connaissent parfaitement nos eaux. Mais, si l'escadre sortant de sa station réussit à lancer seulement quelques bâtiments ou bateaux-torpilles au milieu de la mul-

titude de navires dont se compose une expédition de débarquement, elle causera de toutes parts assez de désordre et de ravages, pour que cette partie de sa mission puisse être considérée comme remplie.

Voici, en conséquence, ce que le ministre proposait pour la Sélande : donner à Copenhague une fortification permanente du côté de la mer en complétant les forts existants, du côté de la terre en construisant une enceinte avec des forts avancés; fortifier le Sund d'Agerso et construire des batteries de côte en certains ports. Préparée dans ce sens, la défense présentera, quand le matériel de la flotte sera complet, un tel caractère de force, qu'une attaque ne pourra s'effectuer sans des préparatifs considérables, devant lesquels l'ennemi reculera peut-être.

L'ensemble des travaux énumérés ci-dessus et ressortissant au ministère de la guerre étaient évalués à 55,058,500 couronnes[1], dont 17,198,000 pour l'armement.

Le projet de loi vint en première lecture au commencement de février 1882, et fut soumis à l'examen d'un comité dont les membres divergèrent d'abord d'opinion, mais finirent par se rallier aux propositions ministérielles qui furent adoptées le 25 avril.

Les propositions du projet ministériel peuvent se résumer ainsi : 1o Extension des ouvrages maritimes de Copenhague; 2o Construction de fortifications permanentes autour de Copenhague du côté de la terre ; 3o Établissement d'ouvrages dans certains ports de la Sélande ; 4o Etablissement d'un ouvrage près du Petit Belt ; 5o Création d'une position fortifiée à Helgenæs ; 6o Développement du matériel naval; 7o Création d'une station navale dans le Sund d'Agerso.

Pour empêcher la capitale d'être bombardée par des navires ennemis et surtout pour être libre de faire agir la flotte en dehors de Copenhague, il serait nécessaire de compléter la défense maritime. A cet effet, l'on établirait une batterie de côte à Hellerup, un fort maritime à la pointe nord du bas-fond de Middelgrund, et une batterie de côte dans l'île d'Amager, à l'est de Maglebylille. L'ouvrage de Middelgrund, de forme triangulaire, aurait à chaque sommet une coupole Gruson avec deux canons de 12 pouces (30 cent. 5) en acier; chaque face serait armée de deux canons de même calibre et de deux autres pièces d'un calibre inférieur. Aucun navire ne pourrait se rapprocher de la ville au nord à distance du

(1) La couronne vaut 1 fr. 388.

bombardement, sans défiler sous les feux du fort à moins de 2,000 mètres).

Les dépenses de construction et d'armement des deux ouvrages s'élèveraient à 13,270,000 couronnes.

En fortifiant la capitale du côté de la terre, on a pour but, ainsi qu'il a été dit précédemment, de rendre disponible la plus grande partie des troupes mobiles, qui pourront dès lors chercher à s'opposer aux débarquements ; de créer à l'armée, pour le cas où l'ennemi ayant réussi à débarquer, elle se verrait contrainte d'abandonner la lutte en rase campagne, un point de refuge d'où elle serait en mesure, dans des circonstances favorables, d'accepter le combat contre un adversaire supérieur en nombre ; enfin, de mettre la ville à l'abri d'une attaque de vive force et d'un bombardement sérieux. La fortification doit être constituée de telle façon que sa défense puisse, si cela était nécessaire, être soutenue uniquement par les troupes de Sélande et des îles avoisinantes.

Afin de rester maître de l'entrée des ports d'Helsingor, Kallundborg, Karsor et Kjoge, on y établirait des batteries à l'abri de l'escalade.

Les journaux annonçaient, au commencement du mois de juin 1882, qu'une commission composée de six officiers s'était rendue en Jutland à l'effet de rechercher un point se prêtant mieux qu'Helgenæs à l'établissement d'une position fortifiée, ce qui prouve que le ministre s'était occupé d'introduire dans le projet la modification spécifiée dans l'ordre du jour. Selon la *Revue militaire de l'étranger*, tout porte à croire que le projet sera représenté à la prochaine session ; mais il conservera dans ses lignes essentielles la même contexture.

IV. — ITALIE.

L'Italie aussi songe à fortifier son littoral. Il a été décidé qu'il y aurait désormais trois départements militaires : la Spezzia, Venise et Tarente. Le gouvernement a l'intention de faire de ce dernier port un arsenal maritime de premier ordre. Sa merveilleuse situation lui assure en effet une importance considérable. Placée comme en sentinelle avancée dans la Méditerranée, en face de la Tripolitaine, qui est,

comme on sait, un des objectifs de la politique italienne en Afrique, et dans le voisinage de l'Albanie, qui semble devoir être son lot lors du partage des dépouilles de l'*homme malade*, Tarente possède une rade magnifique.

Le gouvernement italien se proposerait d'établir à Tarente : 1o un canal de communication entre la rade et la petite mer à l'orient de la ville; 2o un bassin de radoub capable de recevoir les plus grands navires de guerre ; 3o un bassin de constructions ; 4o les installations correspondantes nécessaires aux deux bassins, plus un magasin pour le dépôt de charbon, un magasin pour les vivres et deux grandes citernes d'eau douce ; 5o une grue hydraulique de cent tonnes.

Le projet de loi relatif aux dépenses extraordinaires réparties sur une période s'étendant de 1882 à 1886 comprenait 9 millions pour l'artillerie de côtes, 10 millions pour les travaux de défense de la Spezzia, et 17 millions pour les autres travaux de défense des côtes.

V. — HOLLANDE.

Manœuvres combinées. — D'intéressantes manœuvres exécutées par des forces combinées de terre et de mer, genre d'exercice sur l'importance duquel nous avons souvent attiré l'attention de nos lecteurs, ont eu lieu au mois de septembre 1882.

L'idée générale de l'exercice était la suivante : une flotte ennemie, représentée par le monitor *Buffel*, devait chercher à passer de nuit dans le chenal du Westgat, de manière à pénétrer dans la rade du Texel en évitant le feu des batteries de côte. Le défenseur devait s'opposer à cette entreprise en éclairant les passes pour découvrir à temps l'assaillant et l'offrir en but au tir des forts. En résumé, l'on se proposait de rechercher : 1o à quelle distance on pourrait, la nuit, et à l'aide de foyers électriques, découvrir l'approche des bâtiments ennemis ; 2o s'il était possible d'éclairer sans discontinuité ces bâtiments pendant leur passage le long des batteries ; 3o si le fonctionnement des appareils qui servent à apprécier les distances, et qui, de jour, donnent des résultats excellents, est aussi satisfaisant lorsqu'on emploie la

lumière électrique. On avait en même temps pour but d'exercer l'artillerie au service de son matériel, pendant ces circonstances toutes particulières.

Les lampes électriques se trouvaient au fort de Kijkduin et à bord du monitor *Schorpioen*, stationné au Helsdeur, passe qui fait communiquer le Westgat avec la rade du Texel. Le feu devait être fourni par les dix canons de 24 cent. de la batterie Kaaphoofd et treize pièces du même calibre du fort Erfprins. Le *Buffel* put être signalé à 3,000 mètres de la côte, mais il ne devint complètement visible qu'après être parvenu à la distance de 1,000 mètres. Quelques coups furent alors tirés contre lui. Pour ne pas endommager inutilement les pièces, on avait placé auprès de chacune d'elles un mortier à la Cohorn dont le tir devait être substitué à celui des canons ; le pointage et le service des pièces avait lieu, du reste, comme dans un feu réel. Quand le *Schorpioen* cessait d'éclairer en même temps que le fort de Kijkduin le navire ennemi, celui-ci n'offrait plus à l'artillerie qu'un but mal défini. Il semble d'après ces expériences que, sauf dans des circonstances anormales qui pourraient entraver l'emploi de la lumière électrique, une attaque de nuit n'ait, pour ainsi dire, aucune chance de réussite ; l'action de l'artillerie, non-seulement des forts précités, mais aussi de l'Oostbatterij, de la batterie Princesse-Louise, du Wierhoofd et du Harssens (canons de 30 cent. 5), paraît bien assurée ; il reste toujours d'ailleurs la ressource des torpilles.

VI. — GRECE.

Percement de l'isthme de Corinthe. — L'inauguration des travaux de percement de l'isthme de Corinthe a eu lieu à Calamaki, le 4 mai 1882, en présence du roi et de la reine des Hellènes. Actuellement, on traverse l'isthme, dont la longueur est de 5,950 mètres, dans des voitures appartenant à la Compagnie hellénique. A Calamaki, on prend le paquebot de la même Compagnie, (1) qui vous con-

(1) La Société hellénique de navigation à vapeur a établi une ligne directe entre le Pirée et Calamaki, Corinthe et Brindisi. Les voyageurs et les marchandises sont transportés à travers l'isthme de Corinthe par les soins et dans les voitures de la Société. En cinq jours, on peut se rendre d'Athènes à Paris.

duit, en 3 heures et demie, jusqu'au Pirée. Le mouvement de navigation appelé à profiter du percement de l'isthme de Corinthe est évalué à 5,897,000 tonnes. La route sera abrégée de 185 milles marins, pour les provenances de la mer Adriatique, et de 95 milles, pour celles de la Méditerranée. Il y aura donc économie considérable de temps et de dépenses, et moins de dangers à courir, car on sait que les navigateurs redoutent la grosse mer et les rafales violentes qu'ils trouvent presque toujours en doublant le cap Matapan, qui, d'ailleurs, n'est pas encore éclairé.

Etudié, dès 1855, par M. de Lesseps, qui se consacra ensuite exclusivement à Suez, puis à Panama, le projet du canal maritime de Corinthe a été repris par le général Türr.

Le canal aura 32 mètres de largeur entre les berges, et 24 mètres dans le fond, sa profondeur sera de 8 mètres ; la plus grande hauteur à creuser aura 78 mètres, y compris la profondeur du canal.

La Société s'est fondée au capital de trente millions, dont la majeure partie (26 millions) a été fournie par la France. L'entreprise générale des travaux a été confiée à la Société des ponts et travaux en fer (ancienne maison Joret et Ce) à laquelle s'est jointe, en participation, l'Association des Constructeurs. Ces deux Sociétés se chargent solidairement de l'exécution totale du canal moyennant le paiement *à forfait* d'une somme de 24,600,000 francs; aux termes du contrat, le canal doit être livré à la navigation au bout de quatre années. Les travaux entrepris sous la direction de MM. Kaüser et Gerster, ingénieurs hongrois, comprennent le creusement du canal, l'établissement des jetées et constructions accessoires (ponts, maisons de gardes, phares, télégraphes, remorqueurs, etc., etc.) La quantité de déblais à extraire est de 9,835,000 mètres cubes environ.

Au 15 août 1882, il y avait environ 250,000 mètres cubes enlevés dans la partie alluvionnaire. Suez a 164 kilomètres; Panama en aura 78 et Corinthe 6 kilom. 300.

CHAPITRE IV

NAVIGATION.

Unité du méridien. — Observation du passage de Vénus. — Observatoires polaires internationaux. — Mission scientifique du cap Horn. — Service des instructions nautiques. — Balisage. — Eclairage électrique et signaux sonores sur les côtes. — Sinistres maritimes en 1882. — Les collisions en mer. — Arrêt instantané d'un navire en marche.

Unité du méridien. — Le Sénat des Etats-Unis a invité le président Arthur à provoquer la convocation à Washington, d'un Congrès scientifique international chargé de fixer un méridien convenable à employer comme zéro commun de longitude et étalon de la supputation de l'heure dans le monde entier. Rappelons, avec l'*Exploration*, qu'en 1834, il avait été décidé en France que le premier méridien serait compté de l'île de Fer, la plus occidentale des Canaries. Jusqu'au commencement du dix-huitième siéle, presque tous les géographes se conformèrent à ce décret, et le méridien de l'île de Fer était d'un usage à peu près universel. Mais, sous prétexte de donner plus de rigueur aux déterminations de longitude, des géographes français eurent la fatale idée de prendre comme premier méridien celui de l'Observatoire de Paris. Il en résulta que les Anglais adoptèrent celui de Greenwich, les Russes celui de Pulkowa, les Allemands celui de Berlin, et les Américains celui de Washington. Malgré des réclamations réitérées, le gouvernement français n'a pas voulu donner le signal d'une réforme indispensable et conforme à l'esprit qui dicta à la Constituante et à la Convention nationale les bases du système universel des poids et mesures, et qui avaient dû faire partie du programme de la commission du mètre.

Observation du passage de Vénus. — La dernière des missions françaises chargées de l'observation du pas-

sage de Vénus sur le Soleil a quitté le Havre, le 30 septembre 1882, sous la direction du colonel Perrier.

Voici la composition des huit missions formées et expédiées, sous la direction de l'Académie des Sciences, pour aller observer cet important phénomène sur différents points du globe :

1° *Mission de Port-au-Prince* : MM. D'Abbadie, membre de l'Institut ; Chapuis, lieutenant de vaisseau ; Callandreau.— 2° *Mission du Mexique* ; MM. Bouquet de la Grye, ingénieur hydrographe ; Héraud, ingénieur hydrographe ; Arago, lieutenant de vaisseau. — 3° *Mission de la Martinique* : MM. Tisserand, membre de l'Institut ; Bigourdan ; Puiseux. — 4° *Mission de la Floride* : MM. le colonel Perrier, membre de l'Institut ; le commandant Bassot, le capitaine Defforges ; Tourenne, photographe. — 5° *Mission de Santa-Cruz* (*Patagonie*) : MM. Fleuriais, capitaine de frégate ; Le Pord, lieutenant de vaisseau ; de Royer de Saint-Julien, lieutenant de vaisseau ; Lebrun, naturaliste. — 6° *Mission du Chili* : MM. de Bernardières, lieutenant de vaisseau ; Barnaud, lieutenant de vaisseau : Favreau, enseigne de vaisseau. - 7° *Mission de Chubut* : MM. Hatt, ingénieur hydrographe ; Mion, sous-ingénieur hydrographe ; Leygue, lieutenant de vaisseau. — 8° *Mission de Rio-Negro* : MM. Perrotin ; Delacroix, lieutenant de vaisseau ; Tessier, lieutenant de vaisseau ; Guénaire, photographe.

Ainsi qu'on le voit, la marine, qui avait témoigné d'un dévouement si complet dans les expéditions du premier passage en 1874, a voulu prendre cette fois encore la plus forte part du travail et la plus difficile. Elle s'est chargée des expéditions australes et de leur établissement en Patagonie, où les chances de beau temps paraissaient assurées, mais où les moyens matériels d'installation et les ressources d'existence laissaient à désirer.

L'Académie, mettant à profit l'expérience acquise par les premières expériences de 1874, a recherché avec soin les points les plus favorables, ne craignant pas de sacrifier quelques avantages au point de vue astronomique pour s'assurer quelques garanties de plus sous le rapport de la pureté probable du ciel. Elle a muni chaque station de deux équatoriaux soigneusement vérifiés et a provoqué une conférence internationale, dans laquelle tous les éléments de l'observation ont été discutés et où l'on s'est accordé pour l'adoption d'un programme commun, destiné à servir de guide aux membres des missions des divers pays. Avant leur départ, les membres des missions ont pu se familiariser, à l'Observatoire de Paris, avec leurs équatoriaux respectifs, s'accoutumer à observer et à noter de la même manière les contacts externes et internes, et à faire usage identiquement et dans les mêmes conditions des procédés de mesure micrométriques. Enfin, tout a été soigneusement préparé en vue de rendre aussi certaine que possible l'observation du

phénomène dans chaque station et aussi comparables que possible les données fournies par les divers observateurs.

Les résultats des observations de ces différentes missions doivent être réunis et publiés dans un fascicule spécial. M. Bouquet de la Grye a pu observer les quatre contacts et exécuter de nombreuses photographies. Il a fait, en outre, des observations magnétiques. Les oscillations du sol ont donné lieu à des remarques intéressantes ; on a rapporté un tube scellé rempli d'air puisé au sommet du Popocatepelt (5,400 mètres d'altitude) pour des études sur le dosage de l'acide carbonique.

Observatoires polaires internationaux. — A la suite de conférences tenues dans plusieurs capitales de l'Europe, et en dernier lieu à Pétersbourg, les savants des diverses nationalités ont arrêté de concert un programme d'observations polaires, intéressant au plus haut degré la physique du globe. La Russie, la Suède, le Danemark, l'Autriche, la Hollande, les Etats-Unis, l'Angleterre, l'Allemagne, ont adhéré à ce programme et se sont réparties en plusieurs stations polaires.

Au mois de décembre 1882, le nombre des stations météorologiques était de douze. En voici la liste :

Stations	Latit^e N.	Long^te Greenw	Etats
Pointe Barrow (Côte sept^le de l'Alaska)	71°—18'	156°—24' O.	Etats-Unis.
Fort Raë (sur le Grand Lac de l'Esclave)...............	62° - 30'	11°—40' O.	Anglet. Canada.
Golfe de Cumberland (Dét. de Davis)....................	66°—30'	66°— » O.	Allemagne.
Baie Lady-Franklin (Terre Grinnel)...................	81°—20'	64°—58' O.	Etats-Unis.
Godthaab (Côte occid^le Groenland).....................	64°—10'	51°—45' O.	Danemark.
Jan Mayen (Ile de)..........	70°—58'	8°—35' O.	Autriche.
Baie Mossel au Spitzberg....	79°—53'	16°— » E.	Suède.
Bossekop (Côte sept^le de la Norwége).................	69°—56'	23°— » E.	Norwége.
Sodankyla (Finlande sept^le)..	67°—24'	26°—36' E.	Finlande.
Baie de Kamakuli (Nouvelle Zemble)................	72°—30'	53°— » E.	Russie.
Port Dickson (Bouches de l'Ienissé)	73°—30'	82°— » E.	Hollande.
Bouches de la Léna	73°	124°—40' E.	Russie.

Les observations magnétiques et météorologiques devaient

commencer à partir du 1er août 1882 et être exécutées, pendant treize mois consécutifs, jusqu'au 31 août 1883. On estimait à 150 le nombre des savants qui devaient rester pendant tout ce temps dans ces climats inhospitaliers. Il a été décidé que tous ces physiciens se réuniraient après la fin de leur campagne, à Londres, où ils tiendraient un congrès scientifique, dans le but de discuter les résultats obtenus.

Mission scientifique du cap Horn. — La France ne pouvait pas demeurer étrangère à un pareil mouvement scientifique. Aussi la loi du 21 mai 1882 a-t-elle ouvert au ministre de la marine un crédit supplémentaire de 274,088 fr. pour l'envoi au cap Horn d'une mission scientifique chargée de procéder à des observations simultanées de magnétisme, de météorologie et d'hydrographie. Le transport la *Romanche* fut armé à Cherbourg. L'expédition, composée de plusieurs officiers de marine et d'astronomes, relâchait, le 24 août, à Montevideo, qu'elle quittait pour se diriger vers son point de destination. Le *Romanche* mouillait le 6 septembre, dans la baie d'Orange (Terre-de-Feu). Les observations magnétiques régulières commencèrent le 26 septembre.

Service des instructions nautiques.— Le *Bulletin officiel de la marine* a publié un règlement en date du 19 juillet 1882, centralisant au dépôt de la marine le service des instructions nautiques. Ce service, placé sous la surveillance de l'ingénieur hydrographe en chef, et dirigé par un capitaine de frégate en résidence fixe, comprend : la publication des ouvrages traitant des instructions nautiques proprement dites ; celles des annonces, notices et annales hydrographiques ; celle des livrets des phares ; la réédition des divers codes de signaux adoptés par la marine et la mise à jour de ces ouvrages.

Le chef du service des Instructions est chargé d'étudier tous les documents français et étrangers adressés au dépôt de la marine et d'en proposer l'utilisation à l'ingénieur en chef, en lui signalant les erreurs, omissions ou modifications, que cet examen fait ressortir, tant dans les instructions nautiques, que sur les cartes de l'hydrographie française.

Balisage. — Une loi présentant un grand intérêt pratique a été votée par le Parlement. C'est la loi du 27 mars

1882 ayant pour objet la protection du balisage dans les eaux maritimes. En voici le texte :

Art. 1er. — Il est défendu à tout capitaine, maître ou patron d'un navire, bateau ou embarcation, de s'amarrer sur un feu flottant, sur une balise ou sur une bouée qui ne serait pas destinée à cet usage.

Il est également défendu de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un feu flottant ou d'une bouée.

Ces interdictions ne s'appliquent pas au cas où le navire, bateau ou embarcation serait en danger de perdition.

Art. 2. — Toute contravention aux prescriptions de l'article précédent est punie d'une amende de dix francs (10 fr.) à quinze francs (15 fr.) inclusivement. Le contrevenant pourra, en outre, être condamné à la peine d'emprisonnement pendant cinq jours au plus.

Art. 3. — Le capitaine ou patron de tout navire, bateau ou embarcation qui, par suite d'un amarrage ou du mouillage d'une ancre, ou de toute cause accidentelle, a coulé, déplacé, renversé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, est tenu d'en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port de France où il aborde, à l'officier

Art. 5. — Quiconque a intentionnellement détruit, abattu ou dégradé un feu flottant, une bouée ou une balise, est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de cent francs (100 fr.) à cinq cent francs (500 fr.), sans préjudice de la réparation du dommage causé.

Art. 6. — La peine de l'emprisonnement, telle qu'elle est prévue aux articles 2, 3, 4 et 5, peut être élevée jusqu'au double en cas de récidive.

Il y a récidive, lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant ou le délinquant, dans les douze mois précédents, un premier jugement pour infraction à la présente loi.

Art. 7. — Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont applicables dans tous les cas où les tribunaux correctionnels ou de simple police statuent par application des dispositions qui précèdent.

Art. 8. — Les contraventions et délits sont constatés par les officiers commandant les bâtiments de l'Etat, les officiers et maîtres de port, les conducteurs et autres agents assermentés du service des ponts et chaussées, les officiers mariniers commandant les embarcations garde-pêche, les syndics des gens de mer, les gendarmes maritimes, les gardes maritimes, les guetteurs des postes sémaphoriques et les pilotes,

qui devront être assermentés à cet effet, ainsi que par les agents et préposés des douanes.

Art. 9. — Les procès-verbaux dressés en vertu du précédent article font foi, jusqu'à preuve contraire.

Il doivent, à peine de nullité, être affirmés dans les trois jours de la clôture desdits procès-verbaux ou au retour à terre de l'agent qui aura constaté le délit ou la contravention soit devant le juge du canton, soit devant le maire de la commune où réside l'agent qui a dressé le procès-verbal.

Toutefois, les procès-verbaux dressés par les officiers commandant les bâtiments de l'Etat, les officiers-mariniers commandants les embarcations garde-pêche, les officiers de gendarmerie et les officiers de douanes, ne sont pas soumis à l'affirmation.

Art. 10. — Les procès-verbaux sont remis ou envoyés soit directement, soit par l'intermédiaire de l'officier ou du maître de port le plus rapproché, à l'ingénieur des ponts et chaussées chargé du service maritime.

Les poursuites ont lieu, soit à la diligence du ministère public, soit à la diligence de l'ingénieur du service maritime, qui a le droit, dans ce dernier cas, d'exposer l'affaire devant le Tribunal et d'être entendu à l'appui de ses conclusions.

L'affaire est portée, suivant la nature de l'infraction poursuivie, devant le Tribunal de police ou devant le Tribunal correctionnel du port le plus voisin du lieu ou l'infraction a été commise, ou devant le Tribunal du port français dans lequel le navire peut être trouvé, ou enfin du port auquel appartient le navire français.

Eclairage électrique et signaux sonores sur les côtes. — Le système actuel d'éclairage des côtes de France est dû aux belles découvertes du savant ingénieur Fresnel, qui imagina de concentrer les rayons lumineux, par réfraction, au moyens de lentilles à échelons. Il n'existait alors sur notre littoral qu'un petit nombre de feux obtenus par des moyens défecteux et n'ayant qu'une faible portée. Les nouveaux appareils permettaient, non-seulement d'obtenir une lumière beaucoup plus intense, mais encore de différencier nettement les feux de manière à ne pas les confondre.

En possession de la belle découverte de Fresnel, la commission des Phares établit, en 1825, un vaste programme dans lequel elle fixa le nombre, l'emplacement et le carac-

tère des Phares de différents ordres à construire sur les côtes de France. Ce programme reposait sur le principe suivant :

Notre littoral présente une série de caps diversement accentués qui peuvent être considérés comme les sommets d'un polygone circonscrit à tous les écueils, et l'on a placé un feu sur chacun d'eux, de manière à annoncer la terre aussi loin que le permettent la hauteur et la puissance des appareils.

On a établi, d'ailleurs, une relation telle entre l'espacement des sommets et la portée des phares qu'il soit impossible d'approcher de la côte sans avoir au moins un feu en vue, tant que l'atmosphère n'est pas embrumée.

Les phares, essentiellement appelés à signaler l'approche du littoral, sont désignés sous le nom de phares de grand atterrage. Ce sont ceux qui réclament la plus grande portée et que l'on désigne sous le nom de phares de premier ordre. Après avoir averti le navigateur de la proximité des dangers, il faut lui fournir les moyens d'arriver au but vers lequel il se dirige. On a recours, à cet effet, à des feux de moindre portée; enfin, la route étant ainsi jalonnée jusque près du port qui est le terme du voyage, il suffit d'installer une faible lumière sur chacune des jetées ou, même seulement, sur l'une d'elles pour indiquer l'entrée du chenal.

Afin de différencier entre eux les aspects des différents phares et d'éviter les dangers pouvant résulter de la confusion des feux, on est arrivé à constituer un certain nombre de caractères distinctifs en employant la coloration et l'intermittence des éclats. Actuellement, les phares de grand atterrage ou de premier ordre présentent neuf caractères différents, savoir :

Feux blancs : 1° feu fixe ; 2° feu à éclipses de minute en minute ; 3° feu à éclipses de demi-minute en demi-minute ; 4° feu scintillant ; 5° feu varié par des éclats ; 6° deux feux fixes.

Feux colorés : 7° feu fixe blanc varié par des éclats rouges ; 8° feu à éclipses avec éclats alternativement rouges et blancs ; 9° feux à éclipses avec des éclats blancs, succédant à un éclat rouge.

La portée assignée aux phares de 1er ordre, éclairés à l'huile, varie entre 18 et 27 milles marins. Mais ce résultat n'est obtenu que pendant les temps ordinaires, suivant l'expression de la Commission des Phares, c'est-à-dire

(1) Le mille marin vaut 1,850 mètres en chiffre rond.

pendant une durée totale équivalente à la moitié de l'année. Le navigateur n'est averti qu'à une distance d'autant plus petite que la transparenee de l'atmosphère est moindre et que les cercles de portée des phares de grand atterrage, qui se coupent moyennement à 15 ou 16 milles, ne se coupent plus.

M. Allard, inspecteur général des ponts-et-chaussées, directeur du service des phares, a pensé que l'application de la lumière électrique à l'éclairage de nos côtes permettrait, en augmentant notablement les portées, de signaler à une plus grande distance les approches du littoral et ce, pendant une durée beaucoup plus longue de l'année.

L'éclairage électrique est aujourd'hui consacré par l'expérience. Introduit depuis dix-sept ans dans les phares de la Hève et depuis onze ans dans celui du cap Gris-Nez, il a constamment fonctionné avec toute la régularité désirable. En outre l'industrie des machines magnéto-électriques a fait, en ces dernières années, des progrès considérables, non-seulement comme régularité dans le fonctionnement, mais encore comme puissance de production lumineuse. Les expériences auxquelles il a été procédé à l'atelier central des Phares, sur divers types de machines, ont donné les résultats les plus satisfaisants. Elles ont permis de constater que ces machines pouvaient fournir facilement une intensité lumineuse moyenne de 60 à 90 becs Carcel avec le travail d'un cheval-vapeur.

Il semblerait opportun de profiter de l'occasion pour généraliser l'emploi des trompettes à vapeur pour signaux sonores en temps de brume dont nous ne possédons encore qu'un petit nombre. Les Anglais et les Américains du Nord les ont au contraire beaucoup multipliées sur leurs côtes, et bien que, sur notre littoral, les brouillards gênent en général moins souvent la navigation, ces puissants instruments rendraient sur bien des points de très grands services ; comme leur installation, y compris celle des générateurs à vapeur nécessaires à leur fonctionnement, pourrait le plus ordinairement se combiner avec l'installation des machines destinées à l'éclairage électrique, on ne saurait contester qu'il y ait des motifs de réunir les deux questions.

M. Allard fixait à 20 le nombre de phares électriques auxquels il était, selon lui, utile d'adjoindre des signaux sonores. Il évaluait à 50.000 fr. l'installation de chacun de ces signaux et à 8,000,000 de francs la dépense totale à faire pour doter les côtes de France d'un système complet d'éclai-

rage électrique et de signaux sonores. Quant à l'augmentation des dépenses d'entretien, elle était évaluée à 7,000 fr. en moyenne par phare à transformer, de sorte qu'après l'entière réalisation du programme actuel, l'augmentation s'élève rait en chiffre rond à 300,000 fr.

Après avoir fait étudier la question par une commission choisie dans son sein et après une discussion approfondie, la commission des phares, dans sa séance du 4 décembre 1880, a formulé, ainsi qu'il suit, son opinion :

1o Remplacer dans les phares désignés par M. l'inspecteur général Allard l'éclairage à l'huile minérale par l'éclairage électrique, de manière à obtenir, sur tout le littoral de la France, une ceinture de protection de grands feux aussi complètement efficace pendant les 10/12 de l'année que l'est celle des feux actuels pendant la moitié seulement;

» 2o Opérer la transformation en portant successivement les efforts de l'administration sur les phares de la Manche, sur ceux de l'Océan, sur ceux enfin de la Méditerranée, sans toutefois que cet ordre soit absolu et qu'on doive s'interdire de changer le mode d'éclairage de phares situés dans les parages pour lesquels l'opportunité de recourir immédiatement à des feux électriques viendrait à être reconnue.

» En ce qui concerne les mesures à prendre pour différencier les feux électriques, la commission estimait qu'il y avait lieu provisoirement :

» 1o De renoncer aux caractères de feux à rotation lente et même à celui de feux fixes pour employer exclusivement des feux scintillants à groupes d'éclats blancs séparés soit par une longue éclipse, soit par un éclat rouge;

» 2o De distribuer ces feux sur nos côtes en s'astreignant aux conditions suivantes :

» *a*. Deux feux consécutifs doivent différer soit par deux unités dans le nombre des éclats blancs d'un groupe, soit par une seule unité et en même temps par l'absence ou la présence d'un éclat rouge.

» Il y aura néanmoins exception à cette règle lorsque l'un des feux sera simplement scintillant blanc. Dans ce cas, ce feu pourra être placé sans inconvénient à côté d'un autre feu scintillant à deux éclats blancs.

» *b*. Deux feux de même caractère doivent être séparés au moins par trois autres feux de grand atterrage.

» *c*. Le caractère de chaque feu doit être choisi de manière à éviter toute ressemblance avec les autres feux à l'huile existants dans les environs.

» *d.* Il faut réduire autant que possible, surtout dans la Manche et l'Océan, le nombre des feux à éclats blancs et rouges dont l'intensité est moindre que celle des feux à groupes d'éclats blancs.

3º D'admettre la distribution qui est indiquée tant sur les cartes qu'au tableau nº 18 annexé au mémoire de M. Allard et qui satisfait à ces conditions.

La commission des phares à fait expressément observer que l'expérience peut seule permettre d'apprécier la valeur de ces mesures et de statuer d'une façon définitive sur leur adoption, et elle a demandé que la première application du nouveau système d'éclairage fût faite, conformément au programme proposé par M. Allard, sur les phares de Dunkerque, Calais, Gris-Nez et le double phare de la Canche.

La commission considérait, enfin, comme opportun d'adjoindre à vingt phares environ, choisis parmi ceux qui recevront l'éclairage électrique, des signaux sonores à vapeur pour temps de brume.

Le Conseil général des ponts et chaussées s'est entièrement associé aux conclusions de la commission des phares, en insistant sur l'urgence de la transformation projetée.

» Ces améliorations, disait l'exposé des motifs du projet de loi déposé à la Chambre des députés, ne paraîtront pas trop chèrement achetées au prix d'une dépense de 8 millions, si l'on songe au capital immense (1) que représente le salut des deux cent vingt mille navires environ fréquentant chaque année nos ports de commerce, et qui rencontreront alors, sur tout le parcours du littoral, la protection de grands feux aussi complètement efficace pendant les 10/12 de l'année que l'est celle des feux actuels pendant la moitié seulement du même laps de temps. »

La loi du 3 avril est venue consacrer cette manière de voir. Voici le texte de cette loi :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux à faire pour l'éclairage électrique des côtes de France et pour l'installation de signaux sonores, conformément au programme présenté par M. l'inspecteur général, directeur du service central des phares, dans son rapport du 27 janvier 1880, et aux avis de la commission des phares et du conseil général des ponts et chaussées, en date des 4 décembre 1880 et 3 mars 1881.

(1) Le mouvement total des navires chargés et sur lest, dans les ports francais, représente un tonnage de 30 millions de tonnes.

Art. 2. — La dépense, évaluée à huit millions de francs (8,000,000 fr.), sera imputée sur les ressources générales du budget ordinaire de chaque exercice.

Le ministre des travaux publics a décidé qu'on commencerait la transformation par les phares du Nord et du Pas-de-Calais.

Sinistres maritimes en 1882. — D'après les relevés statistiques du *Bureau Veritas*, les sinistres maritimes signalés pendant l'année 1882 se sont élevés à 1,618 (1) navires, dont 1,431 à voiles et 187 à vapeur :

	Voiliers.	Vapeurs.
Allemagne	146	14
Amérique	161	10
Angleterre	561	130
Autriche	17	—
Belgique	1	2
Brésil	1	1
Chili	1	—
Danemark	49	1
Espagne	15	6
France	110	11
Grèce	24	1
Haïti	3	—
Italie	54	2
Mexique	1	—
Norwége	138	1
Pays-Bas	46	4
Portugal	21	—
Russie	23	2
Suède	57	2
Turquie	2	—
Total	1.431	187

L'année 1882 a été malheureusement fertile en sinistres maritimes. En moins d'un mois, trois paquebots desservant la ligne de New-York ont coulé en mer. L'un, la *Picardie*, a sombré sous le mauvais temps, l'autre la *City-of-Brussels* et le *Cimbria*, à la suite de collisions en temps de brume. Nous ne parlons ici que des naufrages qui ont eu quelque reten-

(1) Dans ce nombre, sont compris les navires supposés perdus par suite de défaut de nouvelles ; savoir : 147 voiliers et 23 vapeurs.

tissement. La liste serait longue des autres navires, grands ou petits, qui ont été aussi la proie de l'océan ! Il serait à souhaiter que l'usage des doubles coques, des cloisons étanches et des pompes d'épuisement se généralisât. L'expérience prouve que la plupart des bâtiments auxquels il arrive des accidents, doivent ces accidents à la résistance insuffisante des cloisons étanches. Leur épaisseur est rarement supérieure à 12 millimètres ; avec leurs fers d'angles qui les relient à la membrure et aux baux, elles sont incapables de résister à une pression de 4 à 5 kilog. par centimètre carré. Il faudrait, comme le conseillait le *Yacht*, que les cloisons étanches fussent plus épaisses et que, renforcées horizontalement, elles présentassent une plus grande résistance et pussent être divisées par des cloisons longitudinales. Elles devraient toujours monter jusqu'au pont principal et les compartiments devraient pouvoir être isolés instantanément. Une chose indispensable encore serait que les steamers fussent munis de pompes d'épuisement entièrement indépendantes des chaudières, de bons appareils électriques qui leur permettraient de fouiller tout l'horizon et des appareils acoustiques qui seraient très utiles par temps de brume. De nombreux sinistres sont encore causés par les arrimages défectueux ; certains chargements, qui peuvent se déplacer sous l'influence du roulis sont particulièrement dangereux. Ainsi, on a constaté en Angleterre que les chargements de grains en grenier avaient causé la perte de beaucoup de bâtiments ; certaines matières de gros encombrement constituent un vrai danger dès que les précautions d'arrimage les plus minutieuses ne sont pas prises. Enfin, en chargeant outre mesure les navires, surtout à l'étranger, où la surveillance est impossible, les capitaines compromettent la sécurité de leurs bâtiments. Le vapeur est en général long et étroit. Quand la mer le bat par le travers, ses mouvements de roulis sont souvent insupportables ; la voilure, qui n'est qu'un accessoire, l'appuie d'une façon insuffisante. De là, nécessité de mettre tous les soins dans l'arrimage. Si le chargement se déplace comme il arrive souvent, le navire donne de la bande et il ne peut plus se relever ; il a chance de chavirer pour peu que les conditions de mer s'y prêtent. Les Compagnies d'assurances maritimes ne prospèrent guère depuis quelques années ; ce serait à elles de refuser impitoyablement toute négociation avec des navires qui ne sont pas dans des conditions de sécurité aussi parfaites que possible. Aussi partageons-nous absolument l'avis du *Yacht* qui demandait la réunion d'une conférence

internationale, dans le but de modifier les règlements sur la règle des routes à la mer et sur les précautions en temps de brume.

Les collisions en mer. — Dans sa séance du 6 mai 1882, le Sénat a reçu communication d'un projet de loi sur les accidents et les collisions en mer, présenté par le ministre de la marine, dont nous reproduisons ci-dessous le chapitre 1er :

CHAPITRE Ier. — *Des délits et des peines.*

Art. 1er. — Tout capitaine, maître, patron ou officier de quart qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les décrets en vigueur sur les feux à allumer la nuit, les signaux à faire en temps de brume, ainsi que sur la route à suivre et les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment, est puni d'une amende de 50 à 300 francs et d'un emprisonnement de six jours à deux mois.

Art. 2. — Si l'infraction commise est suivie d'un abordage, l'amende peut-être portée à 500 francs et l'emprisonnement à trois mois.

Si l'abordage a pour conséquence la perte ou l'abandon d'un des navires abordés, ou s'il entraîne soit des blessures, soit la mort, pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni d'une amende de 50 à 1,000 francs et d'un emprisonnement de quinze jours à six mois; le retrait de la faculté de commander peut, en outre, être prononcé pour trois ans au plus.

Art. 3. — Tout homme de l'équipage qui se rend coupable d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service suivi d'un abordage ou d'un naufrage est puni d'une amende de 16 à 100 francs et d'un emprisonnement de dix jours à quatre mois.

Art. 4. — Après un abordage, le capitaine, maître ou patron de chacun des navires abordés est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, de donner à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers toute l'assistance nécessaire pour les sauver du danger créé par l'abordage. Hors le cas de force majeure, il ne doit pas s'éloigner du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance leur est inutile et, si ce bâtiment a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés.

Tout capitaine, maître ou patron qui enfreint les prescriptions précédentes est puni d'une amende de 200 à 3,000 francs, d'un emprisonnement d'un mois à un an et du retrait temporaire ou définitif de la faculté de commander.

L'emprisonnement peut être porté à deux ans, si une ou plusieurs personnes ont péri dans le naufrage.

Art. 5. — Après un abordage, le capitaine, maître ou patron de chacun des navires abordés, est tenu, s'il le peut sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, de faire connaître au capitaine de l'autre bâtiment les noms de son propre navire et des ports d'attache, de départ et de destination de celui-ci, sous peine d'une amende de 50 à 500 francs et d'un emprisonnement de six jours à trois mois.

Art. 6. — Tout capitaine, maître ou patron coupable d'avoir perdu, par négligence ou impéritie, le navire qu'il était chargé de conduire, est puni du retrait temporaire ou définitif de la faculté de commander.

Art. 7. — Tout armateur qui n'a pas pourvu son navire des moyens d'établir et d'entretenir les feux et de faire les signaux de brume réglementaires, est puni d'une amende de 100 à 2,000 fr.

Art. 8. — Un règlement d'administration publique fixera les moyens de sauvetage dont devront être pourvus les navires affectés au transport des passagers, suivant leur tonnage et la nature de leurs voyages.

Si un navire destiné au transport des passagers prend la mer sans être pourvu de ces moyens de sauvetage, l'armateur est puni d'une amende de 100 à 3,000 fr., et le capitaine d'une amende de 50 à 1,500 fr.

Le capitaine est puni de la même amende de 50 à 1,500 fr., s'il n'entretient pas en état de servir et ne remplace, au besoin, les moyens de sauvetage dont le navire est pourvu.

Art. 9. — L'article 463 du Code pénal est applicable aux cas prévus par la présente loi.

Le chapitre II du projet traite des juridictions et de la procédure. Nous ne croyons pas utile de le reproduire ici.

Il est une cause fréquente des désastreuses conséquences des collisions en mer, c'est l'habitude qu'ont prise les constructeurs de substituer les étraves droites aux avants à guibre saillante. Quand un bateau construit suivant cette dernière méthode s'enfonce de l'avant dans un autre navire, la guibre et toute la charpente qui la rattache reçoivent et amortissent le premier choc; les parties fracassées de part et d'autre,

chez l'abordeur comme chez l'abordé, sont d'ailleurs situées dans les hauts, dans les œuvres-mortes, et mettent moins immédiatement en péril l'existence des deux navires, tandis qu'une étrave droite taille partout à la fois comme un coup de sabre tant en dessus qu'au-dessous de la flottaison.

Arrêt instantané d'un navire en marche. — Un américain a imaginé un système permettant d'arrêter subitement les steamers en pleine marche sans battre à contre-vapeur.

Sur chaque côté de l'étambot du vapeur est adaptée une espèce de nageoire en fer qui, dans l'état normal est placée, très près de la quille. Dès qu'une collision devient imminente ou qu'un danger quelconque est à craindre, un homme peut, à l'aide d'un mécanisme placé sur le pont, faire dresser ces nageoires perpendiculairement à la coque et arrêter ainsi la marche du navire. En cas de brouillard, on adapte en avant de la proue une longue perche dont le choc contre un obstacle solide provoque également le fonctionnement automatique des nageoires. Cet appareil aurait déjà parfaitement fonctionné sur un petit vapeur à marche rapide. Néanmoins, il est plus que douteux qu'il remplisse son but pour des steamers de grandes dimensions. Dans tous les cas, son emploi pourrait avoir pour résultat de ralentir, jusqu'à un certain point, la marche du navire.

CHAPITRE V

MARINE MARCHANDE.

Application de la loi du 29 janvier 1881 sur la marine marchande française. — Projets de lois en vue de protéger la marine marchande des Etats-Unis. — Création d'un bureau de la marine marchande aux Etats-Unis. — Projets de lois sur la marine marchande en Italie et en Autriche. — Statistique des marines marchandes. — Situation de l'industrie des constructions navales. — Situation de l'industrie des armements maritimes.

Application de la loi du 29 janvier 1881 sur la marine marchande. — Nous avons, dans nos précédents volumes [(1)], suivi toutes les phases de la préparation et de la discussion de la loi du 29 janvier 1881, ainsi que du règlement du 17 août 1881 sur la marine marchande. Aujourd'hui, nous avons à étudier les résultats de cette législation nouvelle. Les seuls moyens d'observation que l'on possède à cet égard, sont fournis par la statistique. Nous avons dressé des tableaux indiquant la production des chantiers français, depuis l'application de la loi. Nos relevés s'arrêtent au 31 décembre 1882 et embrassent, par conséquent, l'année 1881 et l'année 1882. On constate, comme on devait du reste s'y attendre, une progression considérable en faveur de la dernière année. Cette progression est appelée sans aucun doute à s'accentuer davantage par la suite, jusqu'au moment où la loi, après

(1) Voir *Année Maritime* de 1876, p. 421; de 1877, p. 466; de 1878, p. 429; de 1879, p. 377; de 1880, p. 399.

avoir donné tous ses effets, entrera dans la période de décroissance.

Nos relevés concernent surtout les primes de construction. On ne pourra faire utilement le même travail pour les primes de navigation qu'en opérant sur de longues périodes, c'est-à-dire lorsque la loi battra son plein ou du moins lorsqu'elle aura été appliquée depuis un certain temps. La construction d'un navire est un fait simple qu'il est facile de constater dès qu'il s'est produit. Il n'en est pas de même des voyages effectués sur les différentes mers du globe par les nombreux navires qui prétendent à la prime. Pour pouvoir embrasser toutes les traversées effectuées pendant le cours d'une année, il faut non-seulement que l'année soit entièrement écoulée, mais il faut y ajouter, surtout losqu'il s'agit de la période de début où les armateurs ont eu forcément à faire une sorte d'apprentissage du mécanisme de la loi, le temps nécessaire pour que les justifications servant à constater les droits à la prime soient parvenues à l'administration chargée de préparer les liquidations.

Ce sont là les raisons qui nous ont empêché de dresser dès maintenant, pour les primes de navigation, un tableau analogue à celui des primes de construction. Nous avons préféré attendre que les années que nous nous proposons d'embrasser fussent complétement écoulées afin d'avoir des résultats d'ensemble et non plus des chiffres partiels sans signification et sans intérêt. Nous donnerons, d'ailleurs, dans notre prochain volume, une statistique plus complète des résultats de la loi du 29 janvier 1881. Tout ce que nous pouvons dire, c'est qu'au 31 décembre 1881, l'administration avait liquidé au profit de différents armateurs, pour 2,983,699 fr. 15 de primes de navigation. Au

31 décembre 1882, ce chiffre s'élèvait à 6,444,344 fr. 42, accusant sur l'année précédente une progression destinée, comme celle que nous avons constatée pour la construction, à s'accroître dans la suite (1).

Les chiffres relatifs aux primes de construction s'appliquent non aux bâtiments mis en chantier, mais à ceux qui ont été terminés et *mis à l'eau* en 1881 et 1882. Ces constructions ont donné lieu à des liquidations s'élevant à 871,410 fr. 78 pour 1881 et à 4,482,994 fr. pour 1882 (2).

On sait que la loi du 29 janvier 1881, avait ainsi gradué les primes suivant la nature de la construction ou le tonnage des navires :

1° 60 fr.	par tonneau de jauge	brute	pour les *navires en fer ou en acier.*
2° 40 »	—	—	pour les *navires mixtes.*
3° 20 »	—	—	pour les *navires en bois* de 200 tonneaux ou plus.
4° 10 »	—	—	pour les navires en bois de moins de 200 tonneaux.

En outre, la loi attribue une prime de 12 fr. par 100 kilog. pour les machines motrices placées à bord des navires à vapeur et pour les appareils auxiliaires, tels que pompes à vapeur, servo-moteurs, treuils, ventilateurs, mus mécaniquement, ainsi que pour les chaudières qui les alimentent et leur tuyautage. Elle a décidé également que toute transformation d'un navire ayant pour résultat d'en accroître la jauge donnerait droit à une prime calculée, conformément au tarif ci-dessus, d'après le nombre de tonneaux d'augmentation de la jauge. De même encore, la prime est accordée pour les machines motrices et les appareils auxiliaires mis en place après l'achèvement du navire. Enfin, lors des changements de chaudières, il est

(1) En effet, il avait été liquidé, au 30 avril 1884, sur l'exercice 1883, pour 8,290,377 fr. 90 de primes de navigation.
(2) En 1883, la construction avait entraîné la liquidation de 3,157,357 fr. 10 de primes.

alloué au propriétaire du navire une compensation de 8 fr. pour 100 kilog. de chaudières neuves pesées sans les tubes et de construction française.

Un premier fait à constater, c'est : 1° qu'en 1881 et en 1882, il n'a été construit en France aucun navire mixte (prime de 40 fr.) ; 2° que dans la catégorie des navires en fer (prime de 60 fr.), il a été construit des navires à vapeur mais aucun à voiles ; 3° que dans celle des navires en bois, de plus de 200 tonneaux (prime de 20 fr.), on compte des voiliers mais aucun vapeur.

Le nombre total des navires construits en France pendant les années 1881 et 1882 s'élève à 1,209 navires dont 93 à vapeur et 1,116 à voiles. Ces 1,209 navires représentent un jaugeage général de 68,186 tonneaux, dont 52,038 tonneaux pour les vapeurs, et 16,148 pour les voiliers. Ils ont donné lieu à la liquidation d'une somme totale de 3,252,829 fr. 70 à titre de primes à la construction ; la part des vapeurs est de 3,071,759 fr. 60, et celle des voiliers de 181,070 fr. 10.

Le nombre total des *navires en bois* construits en France, pendant ces deux années s'élève à 1,136, dont 63 en 1881 et 1,073 en 1882. Les voiliers figurent dans ce nombre de 1,136 pour 1,116 (1,111 au-dessous et 5 au-dessus de 200 tonneaux), et les vapeurs pour 20, tous d'un tonnage inférieur à 200 tonneaux.

Le nombre total des *navires en fer*, tous à vapeur sans exception, ainsi que nous l'avons déjà dit, est de 73, dont 22 en 1881 et 51 en 1882.

Les *navires à vapeur* s'élèvent, en totalité, à 93, dont 22 construits en 1881 et 71 en 1882. Le nombre des vapeurs construits en bois est de 20, tous d'un tonnage inférieur à 200 tonneaux.

Sous le rapport du tonnage, les 93 vapeurs représentaient 52,038 tonneaux, dont 3,940 pour 1881 et 48,097 pour 1882 et les voiliers 16,148 tonneaux, dont 1,056 pour 1881 et 15,091 pour 1882. Les 1,136 navires en bois représentent 17,158 tonneaux, dont 1,056 pour 1881 et 16,101 pour 1882 et les navires en fer 51,027 tonneaux, dont 3,940 pour 1881, et 47,087 pour 1882. Les 1,111 voiliers d'un tonnage inféreur à 200 tonneaux formaient un tonnage général de 14,189 tonneaux et les 5 d'un tonnage supérieur à ce chiffre atteignaient un jaugeage de 1,958 tonneaux. Parmi les 93 vapeurs, il en figure 20 en bois d'un jaugeage inférieur à 200 tonneaux formant un jaugeage de 1,010 tonneaux ; les 73 autres en fer formaient un jaugeage de 51,027 tonneaux.

Le chiffre total des primes de construction liquidées à différents titres s'élève à 4,066,237 fr. 68, dont 287,637 fr. 40 pour 1881 et 3,778,600 fr. 28 pour 1882. Dans cette somme de 4,066,237 francs 68, les constructions neuves de coques de navires figurent pour 3,252,929 fr. 70 (246,981 fr. 70 pour 1881 et 3,005,948 fr. pour 1882) ; les primes relatives aux machines et chaudières pour 756,385 fr. 58 (61,924 fr. 80 pour 1881 et 694,460 fr. 78 pour 1882) ; les primes concernant les augmentations de tonnage par suite de transformations de navires, pour 10,490 fr. 90 (5,920 fr. 80 en 1881 et 4,570 fr. 10 en 1882) ; les primes relatives au renouvellement des appareils, pour 182,808 fr. 19 (34,635 fr. 84 en 1881 et 148,172 fr. 35 en 1882). Le montant des primes liquidées pour les 1,116 voiliers s'élève à 181,070 fr. 10 (10,564 fr. 30 en 1881 et 170,505 fr. 80 en 1882) ; les primes des 93 vapeurs s'élèvent à 3,071,759 fr. 60 (236.417 fr. 40 pour 1881 et 2,295,345 fr. 20 pour 1882) ; celles des navires en fer s'élèvent à 3,061,658 fr. 40 (236,417 fr. 40 en 1881 et

2,825,241 en 1882) ; celles des navires en bois à 191,171 fr. 30 cent. (10,564 fr. 30 pour 1881 et 180,607 fr. pour 1882.

A quelque point de vue qu'on se place pour examiner ces chiffres, ils accusent une progression constante, de l'année 1881 à l'année 1882, aussi bien pour le nombre, le tonnage des navires, que pour le montant des primes liquidées. Cela devait être, et c'est en cela que se manifeste l'effet de la loi du 29 janvier 1881 qui a eu pour but de stimuler l'activité de nos chantiers. Il n'y a, toutefois, qu'une exception à faire, mais elle est presque négligeable, et elle s'explique très bien en ce qui concerne les primes pour les transformations ayant pour résultat d'accroître la jauge. Le montant des sommes liquidées à ce titre est légèrement inférieur en 1882 (4,570 fr.) par rapport à 1881 (5,920 fr.).

La proportion du nombre au tonnage est bien plus grande pour les vapeurs (93 vapeurs = 52,038 tonneaux) que pour les voiliers (1,116 = 16,148 tonneaux). Ce fait est la confirmation du mouvement de transformation qui n'a cessé de s'opérer dans les constructions navales depuis l'apparition du steamer qui, pour offrir des avantages sérieux, exige de grandes dimensions. D'ailleurs, parmi les 1,116 voiliers divisés, comme on sait, en deux catégories, celle des bateaux au-dessus et celle des bateaux au-dessous de 200 tonneaux, figurent 1,111 bateaux inférieurs à 200 tonneaux de jauge, c'est-à-dire des bateaux destinés au cabotage, à la pêche ou même peut-être de simples embarcations.

Les localités où les chantiers qui ont été les plus actifs sont : Marseille, le Havre, Paris, Nantes, Bordeaux, Lyon, etc.

Nous avons constaté une augmentation notable de la

production des chantiers français de l'année 1881 à l'année 1882. La progression est bien plus sensible si l'on envisage le mouvement des constructions françaises depuis trente ans. Pour ne nous en tenir qu'aux dernières années, la production de nos chantiers qui, en 1869, se chiffrait par 47,314 tonneaux et qui, pendant les deux années de la guerre, tombe à 36,802 puis à 28,068, se relève un moment, en 1872, avec 44,790 tonneaux, sous le coup de fouet de la reprise des affaires et du rétablissement des surtaxes de pavillon, puis décline successivement de 1873 à 1878, où elle est réduite à 21,367 tonneaux. En 1879, elle regagne 3,366 tonneaux, mais l'année suivante, elle en perd tout d'un coup 12,104 et est diminuée de moitié avec 12,629 tonneaux. C'est à partir de ce moment, c'est-à-dire avec l'année 1881, que l'on peut constater une soudaine reprise de nos chantiers, qui doublent leur production avec 20,735 tonneaux et la triplent, l'année suivante, avec 63,189 tonneaux. Si la progression se continue, et tout permet de l'espérer, l'année 1883 devra se clore avec 80 à 90,000 tonneaux de constructions nouvelles.

Quant aux primes de navigation, il avait été liquidé au 31 décembre 1883 pour une somme s'élevant à 17,499,315 fr. 63 (2,983,699 fr. 15 pour 1881, 6,444,344 fr. 42 pour 1882 et 8,071,272 (1) pour 1883). Les bâtiments à vapeur en fer figuraient dans ce chiffre de 17,499,315 fr. 63 pour une somme de 12,384,149 fr. ; les bâtiments à voiles en fer, pour 1,311,129 fr. et les bâtiments à voiles en bois, pour 3,804,043 fr. 82.

Le nombre des vapeurs ayant effectué des navigations primées, en 1881 et en 1882, était de 173 dont 58 de construction française (58 pour 1881 et 115 pour 1882) et 115

(1) Au 30 avril 1884, ce chiffre était de 8,290,377 fr. 70.

de construction étrangère (45 pour 1881 et 70 pour 1882), et correspondaient à un tonnage de 218,614 tonneaux dont 81,820 (35,178 pour 1881 et 46,642 pour 1882) pour les navires de construction française et de 152,137 (57,985 pour 1881 et 94,152 pour 1882) pour ceux de construction étrangère. Les voiliers étaient au nombre de 895 (397 pour 1881 498 pour 1882) dont 140 de construction étrangère et présentaient un jaugeage total de 237,427 tonneaux.

Il résulte des chiffres ci-dessus que le nombre total des navires qui ont navigué en vue de la prime de navigation a été, en 1881 et en 1882, de 1,068 représentant un jaugeage de 555,794 tonneaux.

Quant au nombre de milles parcourus, il a été de 6,902,023 pour les vapeurs et de 18,398,361 pour les voiliers, soit au total, 25,300,384 milles.

Certes, les résultats acquis sont satisfaisants, *mais ils seront absolument stériles si les armateurs français, se reposant sur la certitude de toucher des primes, ne profitent pas de la tutelle momentanée que le législateur leur a accordée, pour transformer leur outillage vieilli et caduc, pour nouer des relations durables avec les places étrangères et se créer, par leur initiative propre, des débouchés nouveaux.* Qu'ils se pénètrent bien de cette pensée que la loi du 29 janvier 1881, dont le principe a été très contesté et qui a failli ne pas être votée, n'a pas eu pour but de leur permettre de rentrer dans l'argent qu'ils ont pu perdre antérieurement, de liquider avantageusement des situations obérées. Elle a eu pour but de les placer, pendant une dizaine d'années seulement, à l'abri de la concurrence étrangère afin de leur fournir les moyens de se mettre au niveau des nécessités et des progrès du commerce maritime moderne.

La prime à la construction a été instituée pour les inciter à remplacer les trop nombreux voiliers ou les vieux bâtiments que compte encore notre flotte marchande par des vapeurs de grandes dimensions. C'est pour cette raison que la décroissance de la prime de navigation, en raison de l'âge du navire, est bien plus rapide pour les navires en bois ou les navires composites que pour les navires en fer.

Nos lecteurs se rappellent quels vœux ardents nous n'avons cessé de faire, dans chacun de nos précédents volumes, en faveur du relèvement de notre marine marchande que nous ne considérons pas comme une industrie ordinaire, mais comme force d'expansion commerciale au dehors, comme le prolongement de nos voies ferrées au delà du continent. Ce sont ces considérations d'ordre supérieur qui, plus que toutes autres, justifiaient à nos yeux l'application d'un traitement exceptionnel à notre marine marchande ; ce sont ces considérations qui ont fait placer le *bureau de la marine marchande* nouvellement créé au Ministère du Commerce dans les attributions de la direction du commerce extérieur où l'on en avait depuis longtemps reconnu la nécessité. Mais, nous ne nous lasserons de le répéter, c'est à la condition que les armateurs s'aident eux-mêmes et fassent preuve d'une perspicace initiative. Il faut qu'ils sachent que l'Etat n'a pas été seulement chargé de leur payer matériellement des primes ; il a reçu surtout mission d'appliquer la loi du 29 janvier dans son esprit, de réprimer les tendances qui pourraient être abusives en constituant le Trésor à l'état de bailleur de fonds perpétuel, d'étudier avec soin le fonctionnement de la loi et d'en dégager en quelque sorte la moralité, par les résultats de la

statistique et par la jurisprudence des cas imprévus qu'il aura été appelé à résoudre.

Cet esprit de haute impartialité ne sera que favorable aux intérêts bien compris des armateurs. Le souci de l'Etat doit être que l'application transitoire de la nouvelle loi porte non pas uniquement profit mais par dessus tout enseignement. La loi n'atteindra véritablement son but, qu'autant qu'elle sera pour nos armateurs une école de préparation à la lutte pour le jour où ils seront livrés à leurs propres forces vis-à-vis de la concurrence du pavillon étranger. Tel a été le vœu du législateur, telle doit être la jurisprudence de l'administration.

Cette ligne de conduite s'impose d'autant plus impérieusement, dans l'intérêt de la marine marchande française, qu'indépendamment des marines étrangères qui nous priment déjà, il est d'autres nations, telles que l'Italie et l'Amérique, qui s'occupent de légiférer en vue de venir en aide à leurs industries maritimes. Ces nouveaux rivaux doivent nous porter à ne rien négliger pour augmenter nos forces.

Projet de loi en vue de protéger la marine marchande des Etats-Unis. — La France, disons-nous, n'est pas la seule nation qui se soit préoccupée de venir en aide à sa marine marchande. En effet, les Etats-Unis et l'Italie ont imité l'exemple donné par notre pays, depuis le vote de la loi du 29 janvier 1881.

Les Américains, qui ont la réputation d'un peuple partisan de la libre concurrence et ennemi de tout ce qui peut ressembler à une subvention, n'ont pu cependant se résigner à assister plus longtemps à la décadence de leur marine de commerce. Nous avons vu les sacrifices qu'ils sont disposés à s'imposer pour le relèvement de leur

flotte de guerre. On peut dire que, dans les mesures qu'ils se disposent à prendre en faveur de leur marine marchande, ils se sont très directement inspirés de ce que la France a fait en pareille matière. Ainsi qu'on le verra plus loin, non-seulement les propositions du comité d'enquête nommé en 1882 par le Congrès reproduisent, sous une forme différente, certaines des mesures qui ont été adoptées en France pour la protection des chantiers des constructions navales et le transport des dépêches, mais ce mode de subventions indirectes devait être complété par un bureau de la marine marchande (*bureau of mercantile marine*), analogue à celui qui a été institué, chez nous, au ministère du commerce. La création de ce nouveau service a été vivement recommandée, à la fois par le comité du Congrès et par le ministre de la marine des Etats-Unis.

En insistant vivement sur la nécessité de prendre ces mesures, le comité exposait, dans son rapport, qu'elles n'avaient pas tant pour but de venir en aide à la marine marchande qu'au commerce extérieur des Etats-Unis, dont cette insdustrie est l'instrument nécessaire. Les Américains ont compris ce que l'Angleterre avait compris bien avant nous et bien avant eux, que la prospérité des constructions navales et des armements d'un pays est intimement liée à celle de ses exportations d'outre-mer. Le navire marchand n'est-il pas, en effet, le plus puissant agent de propagation à l'extérieur des produits nationaux? Ne forme-t-il pas comme un prolongement, au-delà du continent, des voies ferrées de la mère-patrie? La marine marchande n'est pas une industrie au même titre que les autres; c'est une force, une force d'expansion commerciale et de conquête de marchés. Le rôle du véritable capitaine ne consiste pas seulement à transporter les mar-

chandises, mais en outre à s'enquérir des besoins des places qu'il fréquente, à créer de nouveaux débouchés pour le fret national, à nouer des relations commerciales. A tort ou à raison, la marchandise qui arrive sur le marché d'outre-mer possède, avec le pavillon qui la couvre, une sorte de solidarité qui, aux yeux du consommateur étranger, se confond avec le pays d'origine et se substitue en quelque sorte à la marque de fabrique. Que de produits de fabrication française passent à l'étranger pour des articles anglais, uniquement parce qu'ils sont apportés par des navires anglais. Et nos concurrents se gardent bien de rien faire pour dissiper une confusion qui leur profite.

Il ne sera pas inutile, avant d'exposer les mesures proposées en 1882 par le Congrès des Etats-Unis, de rappeler les tentatives qui furent faites antérieurement, dans ce pays, en vue de venir en aide à la marine marchande:

Le 22 mars 1869, un comité spécial fut chargé par le Congrès, sur la motion de M. Lynch, de rechercher les causes de la décadence du commerce maritime des Etats-Unis et de suggérer les moyens d'y porter remède. Dans son rapport (1), rédigé par M. Lynch, le comité constatait que, de près de 5,500,000 tonnes (soit un excédent sur celui de l'Angleterre), auquel il s'élevait en 1851, le tonnage des Etats-Unis était tombé à 4,300,000 tonnes, tandis que le tonnage de l'Angleterre s'était élevé à 7,300,000 tonnes. Il faut ajouter que, sur le tonnage qui restait encore aux Américains, un quart seulement était afférent au commerce extérieur, et encore

(1) D'après ce document, la marine marchande américaine a augmenté, de 1830 à 1840, de 60 0/0 ; de 1840 à 1850, de 75 0/0, et de 1850 à 1860, de 60 0/0. En 1861, point culminant de la richesse des Etats-Unis, le tonnage américain s'élevait à 2,642.628, et celui de la Grande-Bretagne à 3.179,683 tonneaux. La différence, entre les deux pavillons, n'était donc, à cette époque, que de 537,055 tonneaux. De 1861 à 1866, le tonnage américain tomba à 1,492,926, soit une perte de 1,149.902 ou de 43 0/0, tandis que celui de la Grande-Bretagne augmentait de 98?.715, c'est-à-dire de plus de 30 0/0. En conséquence, la différence entre les deux pavillons s'était élevée, en cinq ans, à 2,673,472 tonneaux. Le matériel du commerce maritime des Etats-Unis représentait, en 1861, un capital de 108,347,748 dol., produisant un revenu brut de 36,115,915 dollars. En 1869, ce même capital était réduit à 70,488,945 dollars, rapportant 23,496,315 dollars. En 1855, 75 0/0, du commerce d'exportation des Etats-Unis se faisait sous pavillon amé-

servait-il principalement à fournir à l'Europe le guano du Pérou. En 1870, le rapport constatait qu'il n'y avait pas un seul steamer américain qui fît la route entre New-York et un port d'Europe, mais que tout le commerce extérieur de ce port avait passé aux mains des Anglais, des Français et des Allemands.

Cette décadence de la marine marchande américaine était attribuée aux causes suivantes : 1° la révolution exercée dans les constructions navales par la substitution du voilier en fer et du steamer à hélice au voilier en bois et au steamer à roues (révolution à laquelle l'Amérique, s'en tenant aux derniers, n'avait pas pris part) ; 2° la préférence donnée aux navires en fer sur les navires en bois pour les frets et assurances ; 3° la différence du prix de revient entre le bâtiment anglais et le bâtiment américain ; 4° les droits élevés payés sur le matériel entrant dans la construction des navires américains, tandis que ce matériel était exempt de droits en Angleterre ; 5° l'avantage pour les Anglais d'obtenir leurs provisions de bord en franchise de droits dans des entrepôts ; 6° la différence entre le taux des salaires dans les deux pays ; 7° l'infériorité dans laquelle la dépréciation de son papier-monnaie mettait l'Amérique ; 8° le manque de subventions gouvernementales qui eussent permis à des lignes de steamers américains de concourir avec celles de la France et de l'Angleterre et, enfin, en général, l'effet préjudiciable d'un tarif protecteur trop élevé.

Les remèdes proposés peuvent se résumer ainsi : 1° abolition de toutes les restrictions législatives interdisant l'admission sur les registres américains de bâtiments achetés à l'étranger. (Cette proposition, favorablement accueillie des armateurs, souleva, comme il fallait s'y attendre, une vive opposition de la part des constructeurs, toujours opposés au libre-échange en fait de bâtiments) ; 2° octroi d'un draw-

ricain, 25 0/0 sous pavillon étranger. En 1869, la proportion était presque renversée et s'établissait ainsi : 67 0/0 sous pavillon étranger, 33 0/0 sous pavillon américain. Et cependant, durant cette période, les Etats-Unis ont doublé la quantité des produits qu'ils livraient à l'exportation, ce qui démontrait que la marine marchande américaine ne suivait pas nécessairement, ainsi qu'on l'avait souvent avancé aux Etats-Unis, la fortune du pays, et ne se développait pas dans la même proportion que la production. Indépendamment des causes énoncées dans le rapport du comité, cet état de choses était attribuable en grande partie à la cherté de la main-d'œuvre, qui entraînait une élévation correspondante dans le prix du fret et à l'allocation par les gouvernements étrangers de subventions à leurs Compagnies de navigation. L'Angleterre, en effet, payait, en 1870, 5,500,000 dollars à ses lignes de steamers. Aussi, le tonnage des vapeurs étrangers à New-York avait-il augmenté depuis 1860, de 200 0/0.

back sur tous les matériaux entrant dans la construction et l'équipement des navires. (Les armateurs ont prétendu que cette mesure serait impuissante à permettre aux constructeurs de soutenir la concurrence des chantiers de la Grande-Bretagne, et ils réclamaient une législation qui les laissât libres d'acheter leurs navires là où ils pouvaient les avoir à meilleur marché) ; 3° concession de larges subventions du gouvernement aux lignes de steamers.

Le 17 février 1870, le comité proposa au Congrès, sous forme de bills, les mesures suivantes pour la reconstitution du commerce maritime des Etats-Unis : — 1° la restitution, jusqu'à concurence d'une certaine somme par terme, des droits perçus sur les matières premières entrant dans la construction des navires ; — 2° la faculté pour tous les vaisseaux américains allant à l'étranger, de prendre leurs provisions de bord en franchise de droits dans des entrepôts de douane ; — 3° l'octroi, à tous les voiliers et à tous les steamers américains enregistrés, de 1 dollar et demi par tonne, lorsqu'ils feraient l'intercourse avec les ports des provinces britanniques de l'Amérique-du-Nord ; 3 dollars par tonne, pour l'intercourse avec un port étranger hors d'Europe et 4 dollars par tonne pour l'intercourse avec les ports européens. Le comité proposait également le retrait de tous les droits de tonnage, de port et de pilotage, imposée par les autorités des Etats particuliers et des municipalités. Il se prononçait aussi en faveur de la révision de la taxe de tonnage des Etats-Unis, de manière à en rendre la répartition plus équitable.

Dans un message qu'il adressa, le 23 mars 1870, au Congrès, pour lui recommander l'adoption des deux projets de loi, le président Grant insistait sur les dangers que présentait la diminution du tonnage des Etats-Unis et il se prononçait avec le comité, les Chambres de commerce et les associations industrielles consultées, pour le régime des subventions qu'il considérait comme le plus compatible de tous avec le système financier des Etats-Unis. Cette opininon fut loin d'être partagée par les armateurs et par la presse de New-York. Celle-ci se prononça, presque unanimement contre des concessions de cette nature, qui, selon elle, ne devaient profiter qu'à des intérêts particuliers et ouvrir la porte à des compétitions sans nombre. L'antagonisme qui s'était déclaré entre la presse et les armateurs de New-York et les partisans du système des subventions recommandé, au sein du comité du Congrès, par MM. Lynch et Nimno, se traduisit, dans les sphères législatives, par les propositions contradictoires de MM.

Fenton au Sénat, et Washburn à la Chambre des représentants.

Le projet de bill de M. Washburn tendait à la création de quatre lignes de steamers en fer, subventionnées, pour relier les Etats-Unis avec l'Europe et l'Amérique-du-Sud. La première de ces lignes, la *Atlantic Iron Steamship Company*, devait faire route entre Boston et Portland aux Etats-Unis, et Glasgow et Liverpool en Ecosse et en Angleterre. La seconde, la *American Iron Steamship Company*, devait faire communiquer New-York et Liverpool, avec escales à Queenstown. La troisième, dite *Transatlantic Steamship Company*, devait faire route entre Philadelphie et Baltimore, et Southampton et Brême. La quatrième, enfin, la *North and South American and European Iron Steamship Company*, devait faire route entre la Nouvelle-Orléans et Hambourg et Rio Janeiro, avec escale à la Havane, à Mayaguez et Porto-Rico, à Saint-Thomas et à la Trinité, aux Indes-Occidentales et au Para, Pernambuco et Bahia, au Brésil. Le capital de chaque Compagnie était limité à 40,000 actions de 100 dollars chacune. Le directeur général des postes était autorisé à conclure des contrats avec les diverses Compagnies, pour le transport des malles des Etats-Unis, moyennant le paiement garanti à chacune d'une somme de 500.000 dollars payable par fractions mensuelles. Les s eamers devaient être construits dans les chantiers américains, en fer, avoir un déplacement d'au moins 3,000 tonnes et une vitesse égale à la vitesse des lignes Cunard, Inman et Transatlantique. Ils devaient être construits de manière à pouvoir être transformés en croiseurs de guerre.

Après avoir été indéfiniment ajournées, les mesures proposées au Parlement américain ont été reprises sous une autre forme, en 1882.

Le 7 août 1882, le Congrès des Etats-Unis chargea un comité, composé de trois sénateurs et de six députés, d'étudier la situation et les besoins de la marine marchande américaine, au point de vue de la construction et des armements; ce comité devait faire, en outre, une enquête sur les causes de la décadence de la navigation de long-cours américaine et indiquer les mesures législatives propres à remédier à cet état de choses.

Le premier soin de ce comité fut de rédiger et de communiquer à toutes les personnes susceptibles de fournir d'utiles renseignements, le questionnaire suivant :

1° Pourquoi l'Amérique ne peut-elle pas construire des

bâtiments en fer, en acier, ou en bois aussi bien et à aussi bon marché que l'Ecosse, l'Angleterre ou autres pays ?

2° Si nous avions des bâtiments à aussi bon compte, pourrions-nous, sans modification ou abrogation de la législation existante, entrer en concurrence avec les autres pays qui construisent eux-mêmes leurs navires, les équipent avec leurs propres officiers et leurs propres équipages ?

3° Quelles modifications faudrait-il apporter à la législation actuelle ou quelles lois nouvelles seraient nécessaires, notamment en ce qui concerne les droits de douane, les droits de ports, les droits de consulats, de pilotage, de tonnage, et autres charges, etc., pour faire cesser la différence existant entre notre marine marchande et celle des pays étrangers, et pour alléger les charges qui pèsent sur cette industrie ?

4° Comparez les lois des autres pays avec les nôtres, montrez les effets produits par ces lois sur les intérêts de la marine marchande ?

5° Nos lois de navigation doivent-elles être abrogées ou modifiées ? Si elles doivent être modifiées, dire pourquoi et comment ?

6° Quel est le coût des matériaux (fer, acier ou bois) entrant dans la construction d'un bâtiment en Amérique et dans les autres pays ?

7° Quel serait le résultat d'une diminution des prix sur telle ou telle partie des matériaux ?

8° Fournissez toutes autres indications se rapportant à la cause de la décadence du commerce d'exportation américain et indiquez les remèdes que les mesures législatives y pourraient apporter.

Le comité consigna le résultat de ses études et de son enquête dans deux rapports qu'il adressa au Congrès. Après avoir exposé la situation de la marine marchande américaine par demi-décade, depuis 1840 jusqu'à nos jours, le comité se félicitait tout d'abord de la situation relativement prospère du cabotage. Mais la situation satisfaisante de cette navigation spéciale ne pourrait compenser la décadence alarmante que présentait la navigation au long-cours. Des chiffres produits, il résulte qu'en 1840, la marine marchande américaine transportait, au delà des mers, 82.9 0/0 des produits exportés, contre 17,1 0/0 de ces produits chargés sur navires étrangers. En 1882, c'est la marine marchande étrangère qui transporte 84,5 0/0 des produits américains, et le pavillon des Etats-Unis ne couvre plus 15,5 0/0 de ces marchandises.

Un tel résultat était bien fait pour appeler l'attention du comité ; aussi, s'est-il appliqué à découvrir les causes de la décadence contatée. La substitution des navires en fer à voiles et à vapeur aux anciens navires en bois, révolution à laquelle les Américains restèrent trop indifférents, a été considérée comme la principale de ces causes. La guerre de sécession est venue aggraver une situation sur laquelle les événements postérieurs et le développement d'autres industries ont empêché les Corps législatifs d'arrêter leur attention.

Le comité proposait comme modèle, l'Angleterre, à la sage administration de laquelle il attribuait et les succès de sa marine marchande et la ruine de celle des Etats-Unis. Il n'espérait pas que de longemps la marine américaine pût regagner la place prépondérante qu'elle a perdue, mais il croyait possible de déterminer des progrès sur lesquels il fondait de grandes espérances. Pour cela, il faudrait, selon lui, d'abord diminuer les charges qui pèsent sur la construction, l'équipement, le ravitaillement, et, en général, l'armement des navires de commerce américains, et ensuite créer à la construction des avantages qui lui permettent non-seulement de lutter à armes égales contre la même industrie en Angleterre, mais encore de le faire avec avantage, et même d'établir une concurrence.

Le comité a formulé ses conclusions en un projet de loi, dont la substance peut se résumer ainsi :

« Faire sur tous les matériaux employés à la construction de tout navire, à voiles ou à vapeur, construit et armé aux Etats-Unis pour la navigation au long-cours, une remise égale au montant des droits que ces matériaux auraient dû payer, s'ils eussent été importés de l'étranger. »

Le comité demandait, en outre, qu'une remise de 90 0/0 de droits fût effectuée en faveur des navires construits aux Etats-Unis pour le compte d'une nation étrangère.

Il proposait aussi de modifier les règlements maritimes et de les assimiler à ceux qui régissent la marine marchande de la Grande-Bretagne, notamment en ce qui concerne l'engagement des marins, leur débarquement en cours de voyage, leur rapatriement, l'avance des gages. La responsabilité des co-propriétaires des navires devrait aussi être réduite à la proportion de leur intérêt dans le bâtiment. Les droits d'hôpital devraient être diminués de moitié et les droits consulaires perçus aux Etats-Unis, abolis pour les navires nationaux, de même que les taxes douanières sur les vivres embarqués pour un voyage au long-cours. Une subvention

libérale devrait être accordée, sous forme de paiement, pour le transport des dépêches. Une loi fédérale devrait affranchir les navires marchands des Etats-Unis, des taxes qui leur sont imposées aujourd'hui par les divers états de l'Union.

Enfin, à l'instar de ce qui existe en Angleterre(1), le gouvernement devrait créer un bureau de la marine marchande.

« La marine marchande et le commerce de l'Angleterre, disait le Comité, ont été grandement aidés par l'action administrative attentive et prévoyante du *Board of trade*. Le gouvernement américain ne possède aucun bureau investi de semblables attributions et de semblables pouvoirs ; rien dans la législation ne prescrit de surveiller les intérêts de la marine de commerce, excepté en ce qui concerne les droits de douane. La question de savoir s'il n'est pas sage d'établir un bureau ou un conseil (board) du commerce et de la navigation, qui serait revêtu d'attributions de pouvoirs à quelques égards semblables à ceux du ministère du commerce anglais, est à l'étude devant les comités du commerce, du Sénat et de la Chambre, et sera étudiée sans aucun doute avec l'attention qu'elle mérite. »

Le comité concluait en insistant sur la nécessité d'adopter les mesures qu'il proposait, non-seulement en vue de la grandeur nationale, la présence du pavillon sur les mers en étant un facteur des plus importants, mais encore pour assurer l'indépendance des intérêts de la grande agriculture de l'Ouest et du Midi des Etats-Unis ; « car, disait le comité, que deviendrait notre commerce d'exportation si l'Angleterre, qui y participe pour 85 0/0 environ, venait à se trouver en guerre avec une nation assez puissante pour placer des croiseurs sur l'Océan ? »

Les trois membres composant la minorité rédigèrent un rapport spécial dans lequel ils exprimèrent l'avis que les mesures recommandées par la majorité du comité ne seraient pas suffisantes. Ils mettaient en doute qu'une loi, si favorable qu'on la supposât aux intérêts des constructeurs de navires, pût ressusciter une industrie morte, pour ainsi dire, depuis longtemps. Ils étaient d'avis qu'avant de songer à construire, il faudrait être prêt à réparer ; qu'une fois installés pour les réparations, la construction suivra d'elle-même, si le besoin s'en fait sentir, ainsi que cela est arrivé en Allemagne.

(1) On peut ajouter à l'instar de ce qui existe maintenant en France depuis le 1er mai 1883, date à laquelle le ministre du commerce a créé un bureau de la marine marchande.

La meilleure mesure à prendre, selon eux, consisterait à mettre les armateurs en mesure d'acheter les navires en fer dont ils ont besoin, partout où on peut les obtenir à bon marché.

Selon la minorité, toutes les mesures seraient illusoires, si le tarif des douanes n'était pas modifié de façon à permettre aux navires américains de trouver un fret de retour. « Comment espérer, disait-elle, que nos marchandises puissent servir à un échange réciproque avec les produits de l'étranger, tant que nos droits de douane tendront à établir une barrière infranchissable à l'entrée de ces produits. »

En terminant leur rapport, les membres de la minorité du comité demandaient, qu'indépendamment des mesures indiquées par la majorité, il fût décidé : 1o que le matériel fini, prêt à être mis en place, nécessaire à la construction des navires, fût exempté de tout droit à l'entrée ; 2o que les navires construits à l'étranger fussent admis, sans paiement de droits, à porter le pavillon américain.

« Ce n'est pas seulement une question d'affaires, disait le comité, en terminant son rapport, il y va de notre influence comme nation. Un peuple est plus connu en dehors de ses frontières par le pavillon qui flotte au grand-mât des bâtiments de sa marine marchande que par tout autre insigne. Il est difficile de se figurer le dommage causé à notre prestige comme nation et à nos intérêts commerciaux par l'absence de notre pavillon dans les ports étrangers. Le problème intéresse notre sécurité et notre indépendance. Aujourd'hui, le siège du pouvoir pour les nations repose autant sur le flot mouvant des mers que sur la terre ferme ; et l'influence de chaque nation se mesure sur l'importance de sa marine marchande. En fondant cet instrument de nos communications avec l'étranger sur des bases solides nous assurerons la défense et la prospérité de la République. »

Création d'un bureau de la marine marchande aux Etats-Unis. — Nous avons vu plus haut (page 434), qu'indépendamment de certaines mesures ayant pour objet de protéger les chantiers américains et de subventionner le transport des dépêches postales, le ministre de la marine a proposé, conjointement avec le comité d'enquête du Congrès, la création d'un bureau de la marine marchande. Il n'est pas sans intérêt de connaître les considérations

produites par ce haut fonctionnaire à l'appui de sa proposition, dans son rapport de 1882 :

« Les divers services actuellement chargés de la surveillance et de la réglementation de tout ce qui concerne la marine marchande. disait M. Chandler, devraient être concertrés dans une Direction ou Bureau spécial qui aurait à pourvoir à l'exécution des lois se rapportant aux intérêts de la navigation nationale, et auquel les armateurs pourraient s'adresser pour demander protection et faire valoir leurs réclamations. »

Il n'existe aujourd'hui aucune autorité responsable à laquelle soient confiés les intérêts de notre marine marchande. Les parties de cette branche d'administration que le gouvernement entreprend de surveiller sont tellement disséminées entre les services secondaires, si diversement présentées et si négligemment conduites, qu'il serait peut-être préférable d'abandonner l'industrie entièrement à elle-même.

L'enregistrement, l'enrôlement et la délivrance des papiers de bord des navires sont confiés au Bureau de l'enregistrement de la Trésorerie, avec les attributions ordinaires duquel ils n'ont qu'un rapport purement accidentel, tandis que l'exécution des détails est laissée au receveur des douanes. L'inspection des bâtiments à vapeur et de leurs volumineuses machines attribuée à un conseil d'officiers, lesquels font des rapports et provoquent des mesures législatives sur la matière, a été rattachée également au service de la Trésorerie avec lequel elle n'a aucune espèce de rapport, et bien qu'il existe dans un autre département un corps d'officiers spéciaux, les ingénieurs, naturellement désignés pour cette inspection par la nature de leurs occupations journalières. Les inspecteurs locaux sont nommés actuellement par un conseil d'officiers composé règlementairement d'un juge de district, d'un receveur des douanes et d'un inspecteur général. Quant aux commissaires des armements qui sont chargés de toute l'administration relative à nos 100,000 marins, ils sont désignés, en vertu d'une disposition législative spéciale, par les juges des districts d'arrondissement. Enfin, par suite d'un arrangement encore plus extraordinaire, le service des malades et des marins hors de service, avec ses nombreux et vastes hôpitaux et son corps d'officiers de santé également très nombreux, est administré par un des Bureaux de la Trésorerie, tandis que les marins, eux-mêmes, appartien-

nent à un autre département avec des hôpitaux particuliers et un corps de praticiens séparé.

Dans de telles conditions, il était inévitable que la réglementation de notre marine marchande ne pût jamais être embrassée dans son ensemble et que le gouvernement fût hors d'état d'en assurer l'administration ou la surveillance avec méthode et esprit de suite. Les fragments d'inspection administrative répartis entre différents services demanderaient donc à être rassemblés et coordonnés de manière à offrir de la cohésion et à produire un résultat utile. C'est là un progrès important à réaliser pour rendre la vie à nos industries maritimes.

Le moyen le plus simple et le plus naturel pour atteindre le but désiré, est de créer un bureau de la marine marchande. Le cadre de ses attributions comprendrait les détails d'administration actuellement existants, mais modifiés dans leur mode de fonctionnement, auxquels se rapportent, ainsi qu'on l'a déjà dit, l'enregistrement, l'immatriculation et la délivrance des papiers de bord des navires, l'inspection des bâtiments à vapeur, l'embarquement des marins.

Sous le titre : « *Enregistrement, enrôlement et délivrance des patentes des navires* » serait comprise la division des droits de tonnage attachée au service de l'enregistrement de la Trésorerie, laquelle est chargée de tenir état des navires enregistrés, enrôlés et licenciés et au sujet desquels il est délivré des certificats au nom du *Registrer* par les receveurs des Douanes.

Sous le titre : « *Inspection des navires à vapeur* » seraient rangées les attributions du service d'inspection, de l'inspecteur général, des inspecteurs ordinaires, ainsi que des inspecteurs spéciaux des navires à vapeur étrangers et des conseils locaux. Le service, ainsi placé dans le nouveau bureau, ne serait d'ailleurs qu'une simple transformation administrative, puisqu'il ne serait apporté aucun changement dans les détails d'organisation autre que celui de correspondre directement avec le conseil central et d'ajouter aux services locaux un inspecteur de la navigation réclamé depuis longtemps. Cet inspecteur supplémentaire serait chargé d'examiner et de vérifier les instruments et les cartes, et s'entendrait avec l'inspecteur des coques et l'inspecteur des chaudières pour l'examen des aptitudes des officiers.

L'examen rapide des attributions dévolues aux inspecteurs des bâtiments à vapeurs indique leur caractère spécial et technique et leur rapport intime avec la profession nautique

telle qu'elle existe aujourd'hui. L'inspecteur des coques a pour mission de s'assurer par lui-même de la structure des navires, des installations relatives aux passagers et à l'équipage et de constater que les engins pour les sauvetages et les incendies, ainsi que les ancres et câbles sont en bon état et en quantité suffisante. L'inspecteur des chaudières a charge de rechercher si les chaudières, machines et tout ce qui s'y rapporte présentent une sécurité suffisante. En outre, ces deux inspecteurs fonctionnent comme un conseil, examinent les aptitudes des maîtres, des quartiers-maîtres, des ingénieurs, des pilotes des navires à vapeurs et, sur leur rapport favorable, il est délivré des licences pour la durée d'une année. — Ils reçoivent, des officiers pourvus de ces licences, des rapports sur tous les accidents et instrumentent, au besoin, sur l'incompétence ou la négligence de ces officiers. Ils ont pouvoir de provoquer des enquêtes, des témoignages et, sur la preuve de forfaiture, de négligence ou d'incapacité, le conseil local peut suspendre ou révoquer un officier.

Sous le titre « *Engagement des marins* » figureraient les instructions données aux commissaires de la navigation, qui doivent tenir matricule des marins, surveiller leur enrôlement et leur congédiement et prendre les mesures nécessaires pour assurer leur présence à bord comme engagés et faciliter les apprentissages. Ces commissaires étant nommés et contrôlés par les cours d'arrondissement des Etats-Unis, ne sont liés directement avec aucun département, et aucune autorité n'a qualité pour faire un rapport détaillé sur leurs actes.

Le bureau de la marine marchande devrait comprendre un cônseil auxilaire chargé de représenter les intérêts maritimes et commerciaux, et composé de fonctionnaires compétents désignés par le gouvernement pour donner des avis et faciliter les opérations du Bureau. — Des services maritimes seraient établis dans les principaux ports, sous la direction du Bureau de la marine marchande. Ces services auraient dans leurs attributions : l'application des lois relatives au commerce, les transferts, les hypothèques des navires et toutes les affaires traitées par les inspecteurs locaux et les commissaires d'embarquement. En ce qui concerne l'enregistrement des bâtiments, le Bureau de la marine marchande remplirait le rôle du service de l'enregistrement et les conseils locaux tiendraient lieu des receveurs des douanes. Quant à la constatation du tonnage des navires, elle reviendrait au conseil local.

Les critiques et recommandations contenues dans ce rapport sont inspirées par le vif et sérieux désir d'assurer le succès de la marine et les intérêts commerciaux du pays. Si notre établissement maritime doit rester inactif, autant vaudrait le supprimer et réserver les quinze millions qui lui sont consacrés annuellement à l'achat, pour des besoins éventuels, de navires et de canons étrangers. Si le gouvernement ne prend pas avant peu des mesures pour développer le commerce et arrêter la disparition graduelle des navires américains de l'Océan, nous ne tarderons pas à cesser de compter comme peuple maritime, et nous n'aurons plus besoin d'entretenir une marine nationale. Ce sont là d'amères expressions, mais elles sont commandées et justifiées par la condition dans laquelle se trouvent actuellement les intérêts de notre marine. »

Projet de loi sur la marine marchande en Italie et en Autriche (1). — Alarmé de la situation précaire

(1) L'Autriche a pris des mesures pour conjurer la décadence de sa marine marchande. Une loi en date du 29 mai 1883 relative à l'exemption temporaire du paiement de l'impôt sur l'industrie et le revenu, pour les entreprises de navigation maritime, employant des navires à vapeur construits dans le pays, a établi une protection indirecte des chantiers autrichiens. Voici le texte de cette loi :

ART. 1er. — L'exemption du paiement de l'impôt sur l'industrie et le revenu est accordée aux entreprises de navigation maritime, pour les navires à vapeur construits sur tous les territoires de l'Empire, et pour une durée de 15 ans, depuis la mise en vigueur de la présente loi, à la condition que ces navires seront entièrement construits avec du fer national. La même exonération est accordée aux autres vapeurs, pendant une période de dix années, comptée à partir de la date du certificat d'inscription de ces navires sur les registres maritimes.

ART. 2. — Sont exceptées de cette faveur les entreprises de navigation faites :

1° Avec des navires à vapeur dont les voyages sont subventionnés par l'Etat ;

2° Avec des navirss à vapeur déjà en construction depuis la mise en vigueur de la présente loi.

ART. 3. — Cette loi recevra son exécution du jour de sa promulgation et restera en vigueur jusqu'au 31 decembre 1887.

ART. 4. — Les ministres des finances et du commerce sont chargés de l'exécution de cette loi.

Marine marchande mexicaine. — Signalons aussi une loi votée par le Congrès du Mexique et qui réduit considérablement les droits sur les marchandises importees dans la République par navires mexicains. Cette réduction varie suivant les pays de provenance des marchandises et la nature des marchandises, suivant le genre des navires affectés à leur transport et enfin l'emploi (consommation et reexpédition) des produits. Pour avoir droit à ces primes indirectes, les armateurs doivent résider sur le territoire de la République, et les quatre cinquièmes du capital dépensé pour la construction des navires auront dû être souscrits au Mexique.

de la marine marchande de la Péninsule, le gouvernement italien a chargé une commission parlementaire de faire une enquête dans les divers ports du royaume. Les travaux de la commission ont été résumés par M. Boselli, dans un remarquable rapport que nous regrettons de ne pouvoir reproduire *in-extenso*; à raison de sa longueur. Nous nous bornons à en extraire les conclusions, résumant les mesures dont la commission a cru devoir recommander l'adoption au parlement et au gouvernement, et dont plusieurs sont calquées sur celles contenues dans notre loi du 29 janvier 1881 :

Plaise au Parlement et au gouvernement italiens :

1° d'instituer un ministère de la marine marchande, ou tout au moins, si cette administration est maintenue au ministère de la marine, d'en confier la surveillance à un conseil supérieur, en réunissant auprès du ministère de la marine tous les services maritimes et spécialement le service des sémaphores ;

2° de décider que, pendant dix ans, sera aboli le bénéfice de l'exemption douanière existant aujourd'hui pour les matériaux employés à la construction de vapeurs, en fer ou en acier, et que des primes de constructions seront accordées aux vapeurs même construits en Italie, dans les proportions suivantes :

Sur la carcasse des vapeurs, une prime de 30 lires par tonne brute aux bâtiments qui ne sont pas supérieurs à 100 tonnes brutes ; une prime de 40 lires par tonne brute aux bâtiments de 100 à 800 tonnes brutes, et une prime de 60 lires par tonne brute aux bâtiments supérieurs à 801 tonnes brutes ; une prime de 60 lires par cheval nominal aux machines diverses construites en Italie ; dans le cas de substitution d'une machine à une autre ayant déjà reçu la prime, on paiera la différence entre la prime accordée à la première et la prime due à la seconde, sauf le cas où il s'agira simplement de transporter une machine d'un vapeur sur un autre ; une prime de 6 lires par quintal aux chaudières construites en Italie, et cette prime s'étendra aux réparations, faites en Italie, de chaudières de construction italienne.

La prime de construction sera attribuée au constructeur. A l'acte de la concession de la prime sera ajouté, sur la pa-

tente de nationalité, une inscription hypothécaire, valable pendant dix ans, et équivalente au montant de la prime; cette inscription aura son effet, dans le cas où le navire serait vendu à l'étranger.

Si les navires sont construits dans des conditions qui les rendent propres au service, en cas de réquisition, à la marine militaire, il leur sera accordé une augmentation de prime, à déterminer par le ministère de la marine, conformément aux conditions établies par le ministère même;

3° de décider qu'aux vapeurs et aux voiliers faisant la navigation au long-cours ou de grand cabotage et inscrits dans la première classe du registre italien, soient accordées des primes de navigation (1), pendant dix ans aux premiers, pendant huit ans aux seconds, et d'après les règles suivantes :

La prime de navigation sera de 0 lire 50 par tonne du navire primé et par 1,000 milles de parcours, du point où cesse la navigation de petit cabotage pour opérations de commerce, jusqu'au point où cette navigation commence, en calculant le nombre de milles parcourus d'après la distance comprise entre les ports de départ et ceux d'arrivée, basée sur la ligne droite maritime.

La prime de navigation sera accordée aux vapeurs et voi-

(1) Le conseil des ministres a repoussé, à l'unanimité, la proposition relative aux primes de navigation et n'a accepté le principe des subventions que pour les constructions. Le projet de loi, ainsi modifié, a été distribué à la Chambre des députés, le 23 janvier 1884. Il accorde, pendant une période de dix ans, aux vapeurs et aux voiliers en fer ou en acier, construits en Italie, pour la marine italienne, et inscrits sur la première classe du registre italien, une prime fixée à 60 francs par tonneau de jauge brute.

Des primes sont accordées également pendant dix ans, pour la construction en Italie de machines et chaudières destinées aux bâtiments italiens à raison de 10 fr. par cheval-vapeur pour les machines et de 6 fr. par quintal pour les chaudières.

Dans le cas où les provisions de charbon destinées aux administrations gouvernementales seraient faites directement à l'étranger, les transports devront se faire sous pavillon national, sauf quelques cas exceptionnels.

L'exercice du cabotage sur les côtes italiennes est réservé au pavillon national.

Pendant cinq ans, le gouvernement pourra, toutefois, le permettre aux navires étrangers, sauf parfaite réciprocité de la part des nations intéressées.

Moyennant une loi spéciale, on pourra, au lieu d'une parfaite réciprocité, accepter des pays étrangers d'autres compensations équivalentes à l'autorisation de faire le cabotage le long des côtes italiennes.

Le projet s'occupe, ensuite, de la réforme des taxes maritimes et consulaires.

liers qui n'auront pas plus de quinze ans; elle sera diminuée de $\frac{1}{30}$ par an pour les vapeurs, et de $\frac{1}{20}$ pour les voiliers.

Seront exclus de la prime de navigation, les voiliers construits à l'étranger et inscrits dans la marine nationale, après la présentation au Parlement de dispositions législatives tendant à accorder de telles primes. Aux vapeurs construits à l'étranger et acquis avant la présentation au Parlement des dispositions susdites, sera accordée une prime de navigation de 40 centimes par tonne, avec diminution de $\frac{1}{20}$ par année ; à ceux qui ont été acquis depuis, la prime sera de 30 centimes par tonne, avec diminution de $\frac{1}{15}$ par année.

Sont exclus de la prime de navigation, les lignes subventionnées par l'Etat et les lignes obligatoires, quoique non subventionnées ;

4o de suspendre, durant la loi sur les primes, l'application de l'impôt sur les revenus de la richesse mobilière, pour les navires à vapeur ou à voiles qui ne jouissent pas des primes de navigation ;

5° D'assujettir au seul droit fixe d'une lire, en ce qui concerne la taxe de registre, tous les contrats, actes et documents, relatifs à la construction, acquisition ou vente de navires à vapeur ou à voiles, appartenant à des armateurs italiens ;

6° De réformer et réduire les droits consulaires, selon les propositions contenues dans le projet de loi présenté par le gouvernement à la Chambre des députés, le 15 novembre 1883 ;

7° de fixer le droit d'arrérage à une lire par tonne de jauge pour les vapeurs ; à 80 centimes par tonne pour les voiliers supérieurs à 100 tonnes et à 50 centimes par tonne pour les autres voiliers, en autorisant les communes à établir un droit supplémentaire d'arrérage, proportionnel au droit fixé par l'État, à condition de ne jamais dépasser la moitié de ce dernier droit, sur les navires qui entrent dans leurs ports respectifs, dans le but de pourvoir à l'exécution de travaux de port ;

8° De réformer les droits maritimes, non-seulement selon les propositions présentées à la Chambre des députés, le 15 novembre 1880, mais aussi conformément aux propositions faites par la Commission d'enquête, relativement aux patentes de santé, aux licences des emplois de port à temps indéterminé, aux licences annuelles, au livret d'immatriculation, aux certificats d'aptitude et aux autorisations ;

9° De fixer, pour les navires supérieurs à 500 tonnes, la rétribution pour le jaugeage à la moitié de la rétribution annuelle;

10° De réduire notablement le droit sur les assurances maritimes à primes fixes, et proportionnellement celui sur les assurances mutuelles;

11° D'établir à cinq millimes, par mètre carré, la redevance de la concession de terrain, sur le rivage, à l'usage des chantiers maritimes;

12° De régler exclusivement par une loi nationale la question du cabotage, en n'en permettant pas l'exercice aux pavillons des nations qui n'accordent pas à la marine italienne le libre exercice du cabotage, à voiles ou à vapeur, sur toutes leurs côtes, y compris les colonies;

13° De ne pas accorder, en cas de conventions internationales, la libre navigation d'escale et de cabotage à des pavillons étrangers, que sous la condition d'une complète réciprocité; de faire en sorte qu'en Algérie, une taxe douce et proportionnelle soit substituée à la taxe fixe imposée à nos pêcheurs de corail, en constatant si les bancs de corail sur lesquels ils pêchent sont réellement compris dans les eaux territoriales françaises, et en encourageant, pour un temps, l'industrie des pêcheurs de corail italiens, même avec des secours en argent, donnés par le gouvernement; en poursuivant les recherches de bancs de corail sur les diverses côtes de l'Italie, et en entreprenant le long des autres côtes de la Méditerranée, appartenant aux pays barbaresques et même dans la mer Rouge.

Statistique des marines marchandes.— Nous donnons, dans les tableaux qui suivent et qui sont établis à l'aide des chiffres publiés par le *Répertoire général du Bureau Veritas*, une statistique des différentes marines de commerce. Ces relevés font suite à ceux que nous avons publiés dans nos précédents volumes. Ils ne comprennent que les *bâtiments de mer*:

On remarquera qu'en ce qui concerne les vapeurs, pendant la période comprise entre 1879 et 1883, le tonnage de la grande majorité des marines n'a cessé de suivre

une augmentation ininterrompue [1]. L'Angleterre, la France, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie, le Danemark, la Norwége, la Belgique, l'Amérique Centrale ont presque doublé leur tonnage; la Grèce l'a quadruplé. L'Egypte et la Turquie sont restées stationnaires. Mais le fait le plus digne d'attention est la diminution du tonnage de la marine à vapeur américaine, qui, après avoir suivi une progression ascendante, de 1879 à 1882 (de 601,289 à 728,012 tonneaux), est retombée, en 1883, presque dans l'état (601,186 tonneaux) où elle se trouvait au début. La conséquence de ce ralentissement subit est de faire passer la France du troisième rang qu'elle occupait au deuxième. Il ne faudrait pas nous enorgueillir outre mesure de cet avancement qui n'est pas uniquement dû à nos efforts propres, mais plutôt à l'inertie dont semble avoir été subitement atteinte notre rivale. En effet, le chiffre de notre tonnage, en 1883, est encore inférieur de 60,538 tonneaux, à celui que présentait la marine américaine l'année précédente [2]. Cependant, si l'on considère l'augmentation que ne cesse d'accuser le tonnage de notre marine marchande, augmentation qui de 16,040 tonneaux en 1879, s'élève successivement à 67,151 en 1880, à 40,392 en 1881, à 97,139 en 1882, et enfin à 106,150 en 1883, on est en droit de penser que la France était en voie de conquérir ce second

(1) Si nous avions pu reproduire les chiffres des années antérieures, on verrait que c'est surtout à partir de 1878, c'est-à-dire vers l'epoque où le Parlement a été saisi de projets de loi sur la marine marchande devant favoriser les steamers, que l'augmentation des vapeurs et la diminution des voiliers s'accusent d'une façon brusque.

(2) Si l'on ne tient compte des *vapeurs* affectés à la navigation de long-cours, on constate (d'après le relevé publié par l'administration des douanes et qui donne les chiffres suivants : 81 navires et 120,507 tonneaux en 1879 ; 95 navires et 131,392 tonneaux en 1880 ; 119 navires et 158.019 en 1881 ; 160 navires et 247,588 tonneaux en 1882 (dernière année dont la statistique ait éte établie par la douane) que le tonnage de cette catégorie de navires a plus que doublé, tandis que celui de la totalité des navires de mer compris dans les chiffres du Veritas n'a augmenté que de 204,682 tonneaux.

PAVILLONS	1879		1880	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Angleterre	3.542	3.933.966	3.787	4.265.519
Etats-Unis	519	601.289	548	634.292
France	292	376.636	335	423.787
Allemagne	244	265.383	277	289.429
Espagne	214	178.144	226	205.498
Hollande	113	120.711	111	118.260
Russie	156	119.937	166	128.729
Italie	101	100.047	103	107.070
Suède	194	82.725	258	98.969
Autriche	74	81.901	82	93.142
Danemark	104	71.656	109	74.987
Norwège	135	61.160	148	67.636
Amérique-du-Sud	89	56.222	87	61.198
Belgique	31	54 924	40	64.773
Asie	31	36.669	33	38.984
Egypte	18	18.893	18	18.212
Portugal	16	15.237	17	16.253
Grèce	13	9.152	20	14.237
Turquie	10	8.870	10	8.836
Amérique centrale	8	4.471	10	4.572
Zanzibar	»	1.067	»	»
Tunisie	1	»	1	1.067
Inconnus par suite de vente	1	875	5	9.552
Roumanie	»	»	1	166
Totaux	5.897	6.179.935	6.392	6.745.198

II. — Navire

PAVILLONS	1879		1880	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Angleterre	18 357	5.584.128	18.352	5.486.666
Etats-Unis	5.915	2.041.645	5.958	2.048.975
Norwège	4.178	1.382.323	4.160	1.371.721
Allemagne	3.159	927.984	3.113	953.856
Italie	2.956	921.797	2.936	913.782
France	2.914	572.506	2.772	541.853
Russie	1.852	425.090	1.875	426.226
Grèce	2.002	417.442	1.672	321.777
Suède	1.921	404.376	1.979	399.237
Hollande	1.144	340.093	1.112	332.750
Espagne	1.589	328.681	1.578	325.036
Autriche	608	238.347	599	237.790
Danemark	1.180	180.589	1.172	177.839
Portugal	429	99.917	424	99.572
Amérique-du-Sud	271	94.894	254	86.400
Amérique centrale	150	53.602	144	47.702
Turquie	284	48.437	374	61.738
Asie	55	22.022	54	21.583
Belgique	27	10.809	29	13.067
Roumanie	16	2.680	20	3.344
Liberia	2	317	2	317
Tunis	2	188	2	188
Jérusalem	»	»	1	293
Inconnus par suite de vente	4	2.738	2	1.159
Totaux	49.024	14.103.605	48.584	13.872.881

vapeur.

1881		1882		1883		
Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	
4.106	4.823.043	4.317	5.352.549	4.649	5.919.819	+ doublé
569	666.737	594	728.012	422	601.186	—
361	464.179	414	561.318	458	667.474	— doublé
304	332.033	354	411.526	420	476.839	+ doublé
237	220.085	252	248.423	282	305.150	+
112	119.021	121	142.249	127	155.829	+
179	134.550	187	138.291	194	149.637	
108	111.055	127	146.383	135	166.020	
249	95.429	246	97.083	252	103.415	
86	91.157	90	101.610	94	113.636	
115	79.888	133	99.017	145	106.574	
144	76.768	185	90.943	209	105.437	
89	62.296	94	68.126	102	75.527	
163	74.119	44	83.228	52	90.717	doublé
35	40.162	35	41.308	105	92.033	doublé
33	25.316	19	19.170	18	18.890	—
19	19.170	21	18.142	20	17.949	
18	16.373	36	30.016	47	40.686	quadruplé
10	8.866	10	8.866	10	8.866	—
14	6.116	16	7.995	18	8.486	doublé
1	1.124	1	1.124	1	1.124	
1	1.067	I	1.067	1	1.067	
3	7.131	3	8.321	2	5.578	
1	166	1	166	1	166	
6.857	7.475.851	7.301	8.404.932	7.764	9.232.096	

voiles.

1881		1882		1883		
Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	
18.403	5.435.851	18.035	5.319.872	17.875	5.271.160	—
6.045	2.055.087	6.057	2.054.685	6.214	2.099.218	+
4.178	1.396.289	4.112	1.381.203	4.003	1.366.941	—
3.011	945.690	2.871	933.387	2,614	894 558	—
3.018	930.576	3.054	924.951	3.084	915.049	—
5.678	514.101	2.536	474.370	2.434	452.316	—
2.113	470.342	2.155	477.072	2.131	468.272	+
1.770	341.770	1.809	352.207	1.865	362.891	—
1.985	404.958	1.976	406.528	1.950	399.602	—
1.149	342.545	1.221	346.944	1.153	332.519	—
1.568	322.441	1.555	316.028	1.544	308.779	—
597	229.435	569	224.396	528	210.919	—
1.165	178.799	1.165	179.101	1.160	181.341	+
434	99.841	447	105.682	458	109.430	+
262	89.387	294	105.618	324	113.466	+
157	50.243	128	36.724	119	32.191	—
390	63.729	391	63.896	402	65.325	+
57	22.881	59	23.089	151	48.548	+
30	12.121	26	8.955	27	8.544	—
19	3.184	21	3.636	21	3.636	
3	999	3	999	4	2.545	+
2	188	2	188	2	188	
1	293	»	»	»	»	
2	1.159	1	439	1	439	
49.037	13.911.915	48.487	13.739.970	48.074	13.647.877	

rang et qu'elle y serait parvenue avec le temps. Dans quelle mesure cet accroissement de notre marine à vapeur est-il le résultat de la loi du 29 janvier 1881, sur la marine marchande qui a eu pour objet, ainsi qu'on le sait, de porter nos armateurs à modifier leur outillage? Il est difficile, la loi étant d'une application encore trop récente, de répondre, d'une façon exacte et absolue, à cette question. Cependant, les chiffres reproduits plus haut ne contredisent p int, bien au contraire, une influence favorable de la loi de 1881, sur le développement de notre flotte à vapeur.

En ce qui concerne les navires à voiles, les pays qui tiennent la tête de la liste sous le rapport des vapeurs, à l'exception toutefois des Etats-Unis, accusent une diminution dans leur tonnage. Telles sont l'Angleterre, la Norwège, l'Allemagne, l'Italie, la France, la Grèce, la Suède, la Hollande, l'Espagne. Les marines moins importantes, comme celles du Portugal, de la Turquie, de la Russie, du Danemark, de l'Amérique-du-Sud, marchent, au c ntraire, sur les traces des Etats-Unis. La Roumanie reste stationnaire.

Nous avons vu que, d'une manière générale, la statistique des vapeurs se caractérisait par une progression ascendante très accusée dans l'augmentation des tonnages. Pour les voiliers, cette progression est beaucoup plus faible, souvent indécise. Elle atteste, ce que nous avons maintes fois fait observer, qu'il y a une tendance de plus en plus marquée à abandonner le bâtiment à voiles pour le steamer, mieux en rapport avec les nécessités du commerce moderne, qui réclame avant tout la rapidité dans les transports.

De même, si pour certaines marines, le *nombre* des vapeurs n'augmente pas proportionnellement l'accroissement

du tonnage total, cela prouve que le tonnage individuel des steamers a augmenté et que les armateurs trouvent plus d'avantages à faire construire des steamers de grandes dimensions.

Si le voilier tend à être remplacé par le vapeur, le bois, autrefois d'un usage général, a été remplacé par le fer, et celui-ci se verra peut-être bientôt éliminé par l'acier qui, d'année en année, gagne du terrain.

Situation de l'industrie des constructions navales.— L'industrie des constructions navales a atteint, en 1882 et en 1883, le plus haut degré de prospérité jusqu'alors constaté. Ce point extrême ne semble pas devoir être dépassé; il y a plutôt à craindre que l'excessive production de navires, qui a été encouragée en partie par la spéculation et qui a produit une baisse considérable sur les cours des frets, n'engendre une réaction et ne se traduise par une crise. Les Anglais n'étaient rien moins que rassurés sur l'avenir réservé à leurs chantiers. Non-seulement, les commandes commençaient à se raréfier, mais les constructeurs se demandaient comment ils pourraient exécuter celles qu'ils avaient acceptées avec le bénéfice habituel. « Les prix, disait un journal anglais, sont plus avantageux pour l'acheteur que pour le producteur et nous serions fondés à croire qu'il n'y aura pas de longtemps à compter sur une sérieuse réduction dans le prix de revient des constructions. Les matériaux produits chez nous ou importés sont à bas prix, mais le travail des ouvriers est si peu satisfaisant et ces gens sont si peu raisonnables qu'on se trouve, quand il faut calculer le coût d'un navire, en face d'un facteur tout à fait variable. De plus, la prime française est devenue pour nos constructeurs une sérieuse cause d'inquiétude; par exemple, pour

un navire de 4,200 tonnes environ, l'armateur touchera du gouvernement français une prime de 25,000 fr. qu'il ne toucherait pas pour un navire construit en Angleterre; mais cependant, en dépit de tout cela, on nous donne des ordres pour les navires de long-cours; quant aux caboteurs, qui ne participent pas à la prime, nous en avons le monopole. Combien de temps les Français consentiront-ils à payer cette lourde prime? Nous ne le savons pas; mais il est certain que la France comme l'Amérique, nous donne le magnifique exemple des efforts que peut faire un pays pour sauvegarder son industrie nationale. »

Il résulterait des appréciations émises par la presse spéciale anglaise que la prospérité des constructeurs, chez nos voisins, n'est qu'apparente. A la surproduction des chantiers, qui a eu pour conséquence d'avilir les taux du fret et de raréfier les commandes de navires, il faudrait ajouter, d'après la *Shipping and Mercantile Gazette*, de Londres, la tyrannie exercée par les *trade's unions* ou associations ouvrières, à l'égard des patrons. Certaines de ces coalitions ont profité de la prospérité momentanée de l'industrie des constructions navales pour manifester des prétentions excessives auxquelles les patrons ont eu la faiblesse de souscrire et que les gens des « Unions » ont progressivement exagérées, à tel point, qu'ils en sont venus à rançonner véritablement les constructeurs. « Nous voyons, certes, avec un extrême chagrin, disait le journal anglais, la grande industrie des constructions navales péricliter en Ecosse; mais nous ne pouvons nous empêcher de faire remonter en grande partie la cause de cette fâcheuse situation à la pusillanimité de nos constructeurs de la Clyde, qui n'ont pas su résister à la tyrannie qu'on a fait peser sur eux et qu'on est en train

de chercher à imposer également aux chantiers de la Tyne et du Wear. »

Situation de l'industrie des armements maritimes. — L'industrie des armements n'était pas dans un état plus brillant en Angleterre. La surproduction des chantiers, en abaissant considérablement les frets, a rendu encore plus âpre la concurrence entre les armateurs. « L'année 1882, disait le *Daily News*, a été mauvaise pour plusieurs compagnies, principalement et même uniquement à cause de la concurrence. La nécessité de tenir compte par de forts amortissements de la dépréciation subie sur le prix d'achat des vapeurs, a conduit ces compagnies à distribuer des dividendes inférieurs à ceux des années précédentes.

Ces réflexions confirment les prévisions que nous avions émises dans nos précédents volumes.

Il était évident, selon nous, que la quantité du fret restant presque stationnaire, tandis que la quantité de tonnage des navires construits allait sans cesse en augmentant, il arriverait un moment où les frets tomberaient à vil prix. L'équilibre normal entre l'offre et la demande étant rompu, une crise s'ensuivrait inévitablement.

Les perfectionnements incessants qui modifient la structure, les installations et la vitesse des steamers sont une des causes qui troublent le plus les entreprises de navigation. Par leur rapidité ou leur meilleure adaptation aux besoins du jour, par les mécanismes nouveaux qui permettent de réaliser des économies et remplacent continuellement l'ancien système, les vapeurs récemment construits sont mis à même de prendre le pas sur les vieux. Sans cette concurrence toujours active des nouveaux steamers, les entreprises d'armement seraient à

beaucoup d'égards, moins hasardeuses qu'elles ne l'étaient avant que le système de communications télégraphiques ne fût aussi complet qu'il l'est actuellement. Il n'y a plus maintenant la nécessité qui existait alors de se reposer entièrement sur la bonne chance ou sur l'intelligence du capitaine pour se procurer des frets avantageux. Dans une foule de circonstances, le télégraphe empêche que certains ports ne soient encombrés de navires ou que d'autres ne soient délaissés sans raison; à l'aide du télégraphe on obtient aussi des renseignements permettant d'apprécier l'état des marchés par rapport aux frets. Le télégraphe, d'un autre côté, empêche peut-être de réaliser de gros bénéfices sur les frets, à moins que les affaires ne deviennent très-importantes et très-prospères.

Ce qui contribue surtout à obérer les entreprises d'armement, c'est la nécessité de mettre de côté une proportion suffisante des capitaux dont on dispose pour parer à la dépréciation subie par les vapeurs. La construction étant encore très active, les vapeurs existants tendent à devenir rapidement impropres à la navigation. C'est, du reste, la raison qui a entraîné la décadence et même la chute récente de plusieurs Compagnies de navigation.

FIN.

TABLE ANALYTIQUE

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE II

Organisation générale. — Administration. — Personnel.

CHAPITRE III

Matériel.

Armements. — Constructions navales. — Artillerie. — Torpilles. — Défense des côtes.

I. — CONSTRUCTIONS NAVALES.

II. — ARTILLERIE.

Havre. — Imprimerie BRENIER et C°, rue Beauverger, 2.

